Ю
Е 30

В. Е. ЕГОРЬЕВ

ОПЕРАЦИИ ВЛАДИВОСТОКСКИХ КРЕЙСЕРОВ

В РУССКО-ЯПОНСКУЮ ВОЙНУ 1904-1905 гг.

Ю
Е 30

Флагман 2 ранга проф. В. Е. ЕГОРЬЕВ
Начальник кафедры военно-морской географии
Военно-Морской академии имени т. Ворошилова.

ОПЕРАЦИИ
ВЛАДИВОСТОКСКИХ КРЕЙСЕРОВ В РУССКО-ЯПОНСКУЮ ВОЙНУ 1904—1905 гг.

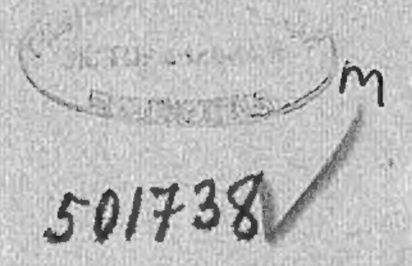
ВОЕННО-МОРСКОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА СОЮЗА ССР
МОСКВА 1939 ЛЕНИНГРАД

Проф. ЕГОРЬЕВ В. Е. *«Операции владивостокских крейсеров в русско-японскую войну 1904—1905 гг.»*

Книга является первым в русской военно-морской литературе трудом, посвященным систематическому обзору боевой деятельности четырех русских крейсеров, базировавшихся на Владивосток, в период русско-японской войны 1904—1905 гг.

Знакомство с боевыми операциями этого крейсерского отряда, изложенными автором в тесной связи с многообразной и сложной обстановкой на театре войны,— должно сыграть значительную роль для повышения оперативно-тактического кругозора как командного и начальствующего состава РКВМФ, так и слушателей ВМУЗов.

Вместе с тем книгу с интересом и пользой прочтут широкие краснофлотские массы.



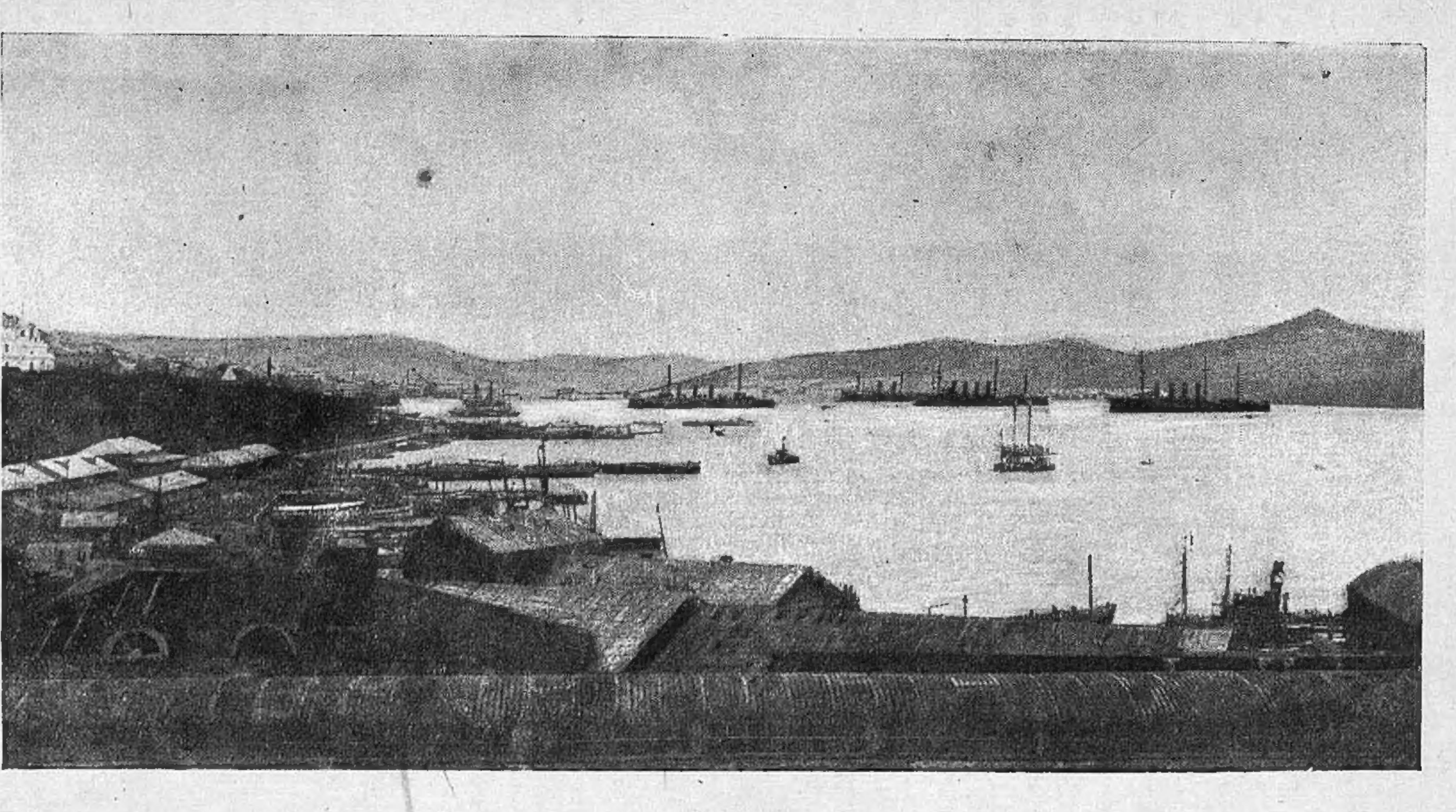
501738

Редактор капитан 1 ранга *Н. Жуков.*
Технический редактор *И. Петровский.*
Корректор *Р. Мирмельштейн.*

Сдано в производство 16/II 1939 г.
Подписано к печати 19/VII 1939 г.

Формат бумаги 60×92[1]/[16]. Горлит № Г-18718
Объем 18,5 печ. л. Учет авт. 21,43 л. Изд. № 118 Зак. № 689

Типография Военно-Морского Издательства НКВМФ. Ленинград, здание Гл. Адмиралтейства.



Владивостокский отряд на рейде Золотой Рог.

ОТ АВТОРА

В русской оригинальной литературе о русско-японской войне 1904—1905 гг. имеется существенный пробел. Многочисленные томы изданных материалов и официальная история этой войны на море почти совсем не отразили безусловно интересных крейсерско-набеговых операцией отряда четырех русских крейсеров («Россия», «Громобой», «Рюрик» и «Богатырь»), базировавшихся отдельно от Порт-Артурской эскадры на Владивосток. [1]

В сборниках документов по русско-японской войне операции владивостокских крейсеров представлены лишь немногими официальными донесениями наместника царю и косвенно затронуты в показаниях о состоянии Владивостокского порта по вопросу о возможностях базирования на него второй Тихоокеанской эскадры. [2]

Среди семи томов, вышедших в период между русско-японской войной и войной 1914—1918 гг., официальной «Русско-японской войны», составленной исторической комиссией по описанию действий флота в войну 1904—1905 гг. при Морском Генеральном Штабе, только в одном из них [3] трактуются задачи Владивостокского отряда и то, главным образом, для того, чтобы пояснить причины, приведшие русское командование к решению выделить из состава всего Тихоокеанского флота отдельный крейсерский отряд.

При наличии этого пробела в русской оригинальной литературе надо отметить иное отношение к операциям владивостокских крейсеров

---

[1] Некоторые из операций Владивостокского отряда разобраны у А. В. Немитца в литографированных записках лекций, читавшихся им в Морской академии в 1910-1911 гг. Несколько раньше разбор их деятельности был произведен Н. Л. Кладо в «Очерке военных действий на море во время русско-японской войны», напечатанном в книге «Военные флоты и морская справочная книжка на 1906 г.» Из мемуарной русской литературы известна брошюра Г. К. «На крейсере «Россия», изд. журнала «Море», СПБ, 1906.

[2] Русско-японская война, Документы, Отд. II, кн. 1, и отд. IV, кн. 3, вып. 5 (показания должностных лиц следственной комиссии по Цусимскому бою).

[3] «Русско-японская война», кн. 1—«Действия флота на южном театре».

1*

в литературе зарубежной, в частности японской, немецкой и английской.

В 1910 г. в Токио вышел из печати третий том официального «Описания военных действий на море в 37—38 г. Мейдзи», посвященный действиямм японского флота против отряда владивостокских крейсеров.[1]

Этот том так же, как и другие части данного труда, имеет характер сухого и некритического описания событий, связанных с деятельностью русского флота. Однако, в нем делается попытка всячески оправдать действия японских адмиралов (в частности Камимуры), против которых была направлена резкая критика так называемого «общественного мнения» Японии в связи с рядом неудач в своевременном предотвращении успехов русских крейсеров.

Немецкий критик трудов по русско-японской войне адмирал Меурер в 1925 г. об этом японском труде отозвался так:

«Японское описание войны отличается пристрастностью и может быть использовано только с большими оговорками. Секретные операционные планы и ошибки тщательно вуалируются. Если хотят, чтобы история являлась великой учительницей, то этого можно добиться под знаком безусловной правдивости. Против этого основного принципа всякого исторического исследования японский официальный труд грубо грешит неоднократно.[2]

В 1911 г. в Киле вышла 5-я часть «Истории войны на море» А. Штенцеля, в которой, хотя и кратко, были описаны и разобраны действия Владивостокского отряда крейсеров немецким историком.[3]

Наконец, в 1912 , 1913 и 1914 гг. немецкая же историческая морская литература обогащается тремя томами труда Мальтцана, в которых действиям Владивостокского крейсерского отряда уделено очень серьезное внимание.[4]

Очевидно, что специфический интерес немецких моряков к опыту русских крейсерских операций в войну 1904—1905 гг. был вызван подготовкой Германии к аналогичным действиям против Англии, входившим в немецкие планы войны на море.

---

[1] В том же 1910 г. он вышел в русском переводе в Петербурге.

[2] Alexander Meurer «Seekriegsgeschihte in Umrissen» Изд. Koehler. Berlin, 1925.

[3] Многотомный труд Штенцеля в период 1916—1919 гг. издан в русском переводе редакцией «Морского Сборника».

[4] Von Maltzahn «Der Seekrieg zwischen Russland und Japan». Труд этот, повидимому, почти совсем не использован русскими историками.

В методах крейсерских операций «Эмдена», «Карлсруэ», «Вольфа», «Меве», «Зееадлера» и других периода 1914—1918 гг. и, наконец, операций германских подводных крейсеров в том же периоде можно, очевидно, найти результаты тщательного учета русских действий 1904—1905 гг.

Среди английских трудов должны быть названы:

1) обзоры военных действий на море в русско-японскую войну, печатавшиеся в английском ежегоднике Брассея, [1] и

2) четыре главы в томе 1 официального сочинения исторической секции Комитета Имперской обороны «Official History (Naval and Military) of the Russo-Japanese War». [2]

Задачей автора является заполнение отмеченного выше пробела в русской военно-морской исторической литературе.

---

[1] Cyprian Bridge «The Russo-Japanese Naval Campaign of 1904» Brassey's «Naval Annual», 1905.

[2] Издано в Лондоне, 1910 г.



Рис. 1. Броненосный крейсер «Россия».



Рис. 2. Броненосный крейсер «Громобой».

ВВЕДЕНИЕ

«КРЕЙСЕРСКАЯ ДОКТРИНА» РУССКОГО ФЛОТА И ВЛАДИВОСТОКСКИЕ КРЕЙСЕРЫ

(Схема 1)

Условия базирования и задачи Владивостокского отряда

В течение всей второй половины девятнадцатого века Англия являлась главным противником империалистической экспансии русского царизма.

Война 1854—1856 гг. (Севастополь, Петропавловск-на-Камчатке), «Американская экспедиция» русских эскадр в 1863—64 гг. в период польского восстания, Дарданельская демонстрация Англии против России в 1878 г. (когда русские войска приближались к Константинополю), русская агрессия в Средней Азии и Афганистане, миссия Столетова в Кабуле в 1878 г., занятие русскими Мерва в 1884 г. и Кушки в 1885 г. и т. д.—таковы чередующиеся враждебные акты этих двух соперничающих между собою капиталистических держав.

Британская империя могла быть наиболее уязвимой на морских путях. Отсюда и попытка русского царизма—воздействовать на политику своего главного соперника в направлении этих жизненных нервов Британии.

Успехи «Алабамы», «Семптера», «Флориды» и других крейсеров периода войны между северными и южными штатами Северной Америки (1861—1865 гг.) увлекли русское морское министерство на путь постройки крейсеров для борьбы на морских коммуникациях Британской империи.

Со времени русско-турецкой войны 1877—1878 гг. в составе царского флота появляются многочисленные крейсеры. Сначала это легкие парусно-паровые корабли или специально построенные клиперы («Забияка», «Вестник», «Разбойник» и пр.), или переделанные из купленных торговых кораблей («Азия», «Африка», «Европа»). [1]

---

[1] В качестве одного из мероприятий царской России для войны с Англией можно назвать создание в 1878 г. (после подписания Сан-Стефанского мира) Добровольного флота. В официальном «Очерке возникновения и деятельности Добровольного флота» (СПБ, 1903) М. Поггенполь писал: «Наше правительство не имело готового оружия для партизанской войны на море, т. е. для той именно, которая, по опытам прежнего времени, оказывалась наиболее действительной в борьбе с Англией. Требовалось создать для этого соответствующие корабли». «Суда эти должны быть океанские; в мирное время они служат целям торговым, а во время войны они употребляются для военных целей. как крейсеры».



Рис. 3. Броненосный крейсер «Рюрик».

По мере развития техники железного и стального судостроения уже в восьмидесятых годах XIX века крейсеры делаются все более и более крупными, снабжаются броней и значительной артиллерией («Дмитрий Донской», «Владимир Мономах», «Адмирал Нахимов»). От них требуется большая мореходность, значительная дальность плавания, боевые качества, не уступающие соответствующим кораблям английского флота.

В 90-х годах появляется «Рюрик» в 11 тысяч тонн, бывший в войну 1904—1905 гг. наиболее старым из крейсеров, входивших в состав Владивостокского отряда. За ним следует «Россия», а после нее «Громобой».

Эти три крейсера составили ядро Владивостокского отряда. К ним был прибавлен летом 1903 г. легкий крейсер «Богатырь» и в качестве вспомогательного—бывший пароход Добровольного флота «Херсон», переименованный в транспорт «Лена».[1]

Постройка таких громадных по тому времени крейсеров, как «Рюрик», «Россия» и «Громобой», обеспокоила Англию. В ответ на это английское адмиралтейство спешно закладывает два крейсера типа «Powerful» по 14 200 *т*.[2]

---

[1] Как будет видно дальше, «Богатырь» и «Лена» приняли ограниченное участие в операциях Владивостокского отряда: «Богатырь» через три месяца после начала войны был выведен надолго из строя вследствие посадки на камни, «Лена» из-за неисправности котлов, не позволявшей развивать ей необходимую скорость хода.

[2] Фред Джен в своем труде «The British Battle-fleet, its inception and growth» 1912 г. называет крейсеры «Terrible» и «Powertul» «ответом» на русские «Рюрик» и «Россию» (стр. 277).

Однако, после более детального ознакомления с «Рюриком» опасения англичан отпадают. В 1896 г. автор известного ежегодника Брассей пишет: «Если бы мы раньше имели случай рассмотреть «Рюрик», то «Powerful» и «Terrible» никогда не были бы построены. Борта «Рюрика» ощетинены пушками, и до тех пор, пока вы не подниметесь на его палубу, он кажется страшным. Но достаточно одного снаряда, разорвавшегося в открытой батарее «Рюрика», чтобы полдюжины орудий оказались выведенными из строя».

Приблизительно в том же направлении, хотя и с несколько более положительной оценкой, критикует через два года этот же ежегодник за 1898 год и «Россию»: [1] «Общие черты «России» те же, что и у «Рюрика». На ней такая же великолепная незагроможденная верхняя палуба.... такое же отсутствие броневой защиты артиллерийского вооружения и такое же его расположение... часть 152-*мм* орудий расположена в батарейной палубе, орудия отделены одно от другого 1,5-дюймовыми экранами, которые простираются на половину протяжения от борта до диаметральной плоскости. Это должно ослабить эффект от снаряда, разорвавшегося в батарее, и представляет собой важное улучшение по сравнению с «Рюриком».

«Рюрик», «Россия» и «Громобой» проектировались русским морским министерством для крейсерской войны на отдаленных морских путях. Для этого они имели большую дальность плавания; с этой же целью первый из них еще сохранил значительное парусное вооруже-



Рис. 4. Крейсер «Богатырь»

---

[1] «Brassey's Naval Annual» 1898 г., стр. 38.



Рис. 5. Вспомогательный крейсер «Лена» (бывший пароход Добровольного флота «Херсон»).

ние.[1] Стремясь достигнуть наибольшей мореходности, их делали высокобортными. На «России» была поставлена третья машина для экономического крейсерского хода, себя впрочем не оправдавшая (в русско-японскую войну она не была использована, впоследствии ее сняли).

Очевидно, крейсеры эти намечались в основном в качестве крейсеров-рейдеров (одиночек). Отсюда—стремление усилить их артиллерию за счет сравнительного ослабления броневой защиты, громоздкость, усугубляемая громадным размером и числом дымовых труб (на «России» и «Громобое» по четыре),[2] а следовательно, и легкость их обнаружения на больших дистанциях.

При всей противоречивости и нечеткости планов войны, которые составлялись царским морским командованием вообще, а для Дальнего Востока в частности, несомненно, что крейсерские операции предусматривались тогда против англичан и их морской торговли.

Выявление Японии в качестве нового противника царской России нашло отражение в русских судостроительных программах не сразу. «Рюрик» и «Россия» были заложены до 1894 г.—года японо-китайской войны, после завершения которой японский империализм стал явно выступать в качестве опасного конкурента царизма.

Закладка «Громобоя» состоялась в мае 1898 г., т. е. почти совпала со следующей датой обострения русско-японских отношений—занятием царской Россией Порт-Артура.

[1] Впоследствии оно было снято.

[2] Размеры труб явились следствием отсутствия налаженных приспособлений для искусственной тяги.

Возможно, что появление нового противника на море (или критика «Рюрика» и «России» за границей) заставило русское морское министерство внести изменения в проектные чертежи «Громобоя». Этот крейсер, являясь по водоизмещению, скорости хода и ряду других элементов повторением «России», получил улучшенное бронирование и, еще более измененное в сторону усиления живучести, расположение артиллерии. Однако, и он так же, как его предшественники, сохранил в основном черты мощного и громоздкого крейсера-одиночки, предназначавшегося, главным образом, для действия на океанских путях (таблица 1).

Изменение политической обстановки в водах Тихого океана меняет соответственно и обстановку стратегическую. Теперь уже не отдаленные океанские пути Британской империи делаются главным объектом операций численно незначительных крейсерских сил русских на Дальнем Востоке, а предстоит борьба с новым, пока еще не успевшим окрепнуть на море, но быстро развивающимся флотом Японии. Крейсерам, предназначавшимся для борьбы на океанских просторах, придется избирать объекты более близкие к берегам и базам нового противника, а следовательно, встречи с его боевыми кораблями делаются при этом гораздо более вероятными.

Кстати сказать, этот новый противник, заказывая корабли в Европе и слепо следуя в то время английским судостроительным образцам, выбрал очень удачный вариант крейсера, явившегося ответом на «русские колоссы».

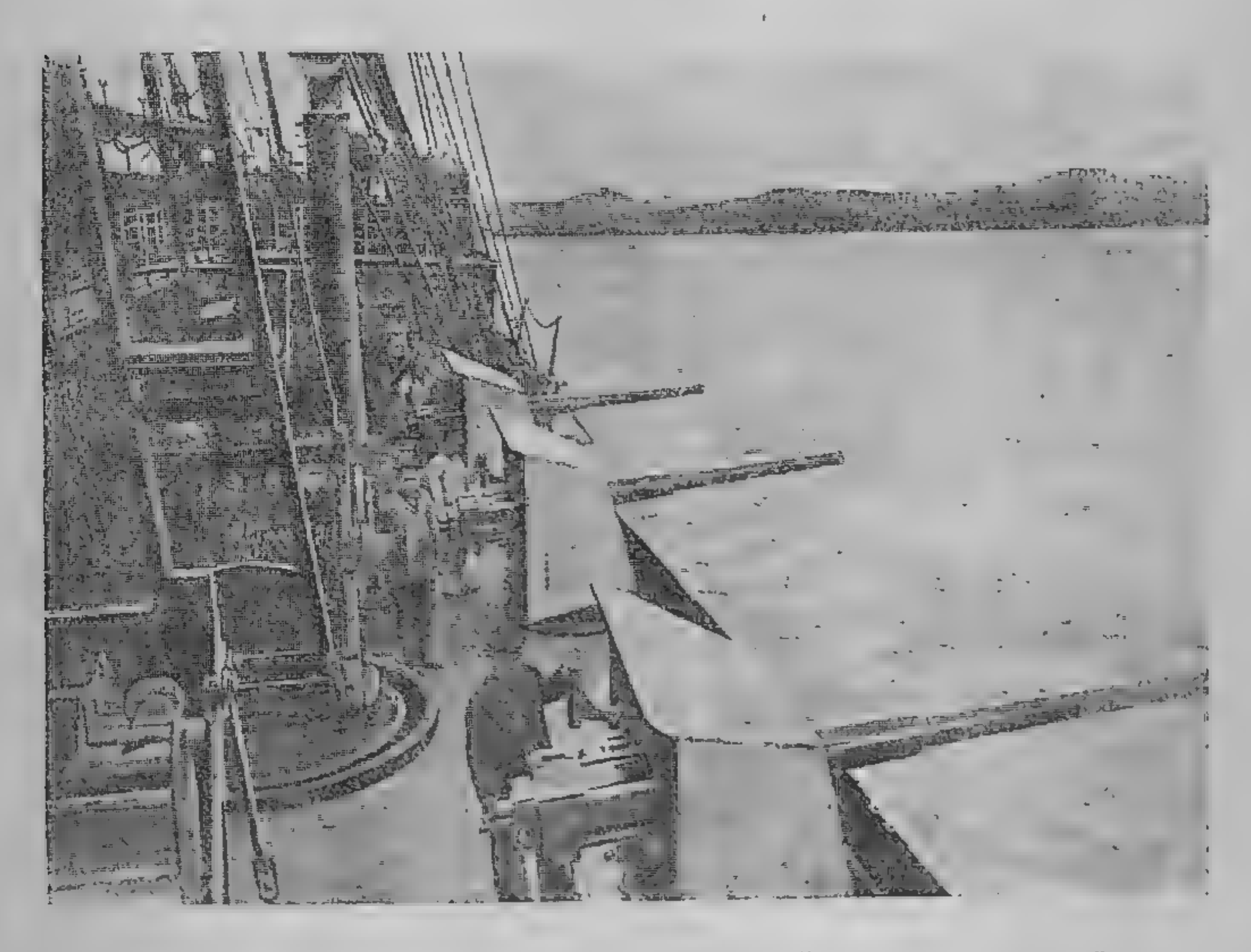


Рис. 6. Вспомогательный крейсер «Лена» на Владивостокском рейде (часть палубы с артиллерией).

ТАБЛИЦА 1

Элементы русских крейсеров Владивостокского отряда

Название корабля	Год постройки	Водоизмещение	Скорость хода (узлов)	Артиллерия (*мм*)	Торпедные аппараты надв./подв.	Броня: пояс	Броня: палуба	Броня: Артиллерия главная	Броня: Артиллерия вспомогательная	Длина	Ширина	Осадка	Мощность механизмов (л. с.)	Запас угля норм./усил.
						мм				*м*				
Броненосный крейсер „Рюрик“ [1]	1895	10 930	18,0	4—203; 16—152; 6—120	6/0	253 компаунд	63	—	—	130	20,4	8,3	13 250	1 000/2 000
Броненосный крейсер „Россия“	1898	12 195	19,7	4—203; 16—152; 12—75	5/0	253 гарвеированная	63	50 щи-	50 ты	144,2	20,9	8,3	15 500	1 000/2 500
Броненосный крейсер „Громобой“	1900	12 359	19,8	4—203; 16—152; 24—75	0/4	152 гарвеированная	75	152	152	146,5	20,9	8,5	15 500	1 800/2 300
Легкий крейсер „Богатырь“ [2]	1902	6 675	23	12—152; 12—75	4/2	—	70 никелев. сталь	127	—	132	16,6	6,3	19 500	900/1 200
Транспорт „Лена“ [3] . . .	1896	10 675	19,5	6—120; 6—75	—	—	—	—	—	150	16,5	7,5	13 100	1 440

[1] „Рюрик“ погиб в бою 14 августа 1904 г.

[2] „Богатырь“ выскочил на мыс Брюса 15 мая 1904 года, получил тяжелые повреждения и с тех пор в операциях 1904 года не участвовал.

[3] Бывший пароход Добровольного флота „Херсон“, введенный в состав Владивостокского отряда осенью 1903 г. и тогда же переименованный в транспорт „Лена“.

Интересно отметить, как расхваливал в то время новые японские крейсеры Брассей (1899 г.): «Японские «Асама» и однотипные с ним — превосходные корабли. Корпус их хорошо защищен... Нет ни одного крейсера в мире так хорошо забронированного. Они обладают весьма могущественной артиллерией, хорошо расположенной».

Действительно, с точки зрения «ответа» на постройку русских крейсеров японцы (вернее сказать, англичане за своих учеников японцев) вряд ли могли лучше распорядиться. Шесть японских крейсеров («Асама», «Токива», «Ивате», «Идзумо», «Якумо», «Адзума») почти



Рис. 7. Броненосный крейсер «Идзумо». (Такой же «Ивате»).

одинаковые по своим элементам (таблица 2), имели над своими русскими соперниками, входившими в состав Владивостокского отряда, ряд преимуществ:

1) Гораздо лучшее бронирование, в частности защиту артиллерии.

2) Расположение 203-*мм* орудий попарно в башнях, что давало возможность сосредоточить на борт в два раза больше пушек этого калибра.

3) Меньшее водоизмещение (9 300—9 700 *т* вместо 11—12 тысяч у русских крейсеров), а следовательно, и меньшие размеры и меньшие поражаемые площади.[1]

4) Некоторое превосходство в скорости (20—21 узел вместо 18,0—19,8).

Превосходство русских крейсеров определялось лишь более значительной дальностью плавания. Нельзя отрицать всей важности этого оперативно-тактического элемента у крейсера вообще и, в частности,

[1] По примеру английских крейсеров японские имели более низкие борта и меньшие по размерам и числу трубы.

Элементы японских крейсеров отрядов

Название корабля	Год постройки	Водоизмещение	Скорость хода (узлов)	Артиллерия (*мм*)
I. Броненосные крейсеры:				
1) „Асама“ . . . . 2) „Токива“	1899	9 900	21	4—203 в двух башнях 14—152; 12—75
3) „Идзумо“ . . . . 4) „Ивате“	1901	9 750	21	
5) „Якумо“	1901	9 800	21	
6) „Адзума“	1901	9 750	20	
II. Легкие крейсеры:				
1) „Цусима“ . . . . 2) „Ниитака“	1904	3 420	20	6—152; 10—76
3) „Нанива“ . . . . 4) „Такачихо“	1886	3 700	18,7	8—152; 10—76
5) „Чихайя“	1900	1 250	21,5	2—120; 4—47

Примечания: „Асама“ и „Якумо“ действовали преимущественно Владивостока.

Благодаря расположению главной 203-*мм* артиллерии в башнях японские бро пушек, чем русские.

Броненосный крейсер „Якумо“ построен в Германии, „Адзума“ — во Франции, остальные — в Японии.

адмирала Камимура и адмирала Уриу

Торпедные аппараты (надв./подв.)	Броня: Пояс (мм)	Броня: Палуба (мм)	Броня: Артиллерия главная (мм)	Броня: Артиллерия вспомогат. (мм)	Длина (м)	Ширина (м)	Осадка (м)	Мощность механизмов (л. с.)	Запас угля
0/4	178/100	51	152	152	124	20,4	7,5	18 200	600/1200
	178/100	64			122	21	7,5	14 700	
	178/90	64			124	19,6	7,2	16 000	
	178/90	64			136	18	7,2	17 000	
—	—	64	—	—	102	13,4	5,0	9 500	600
4/0	—	76	—	—	91	14	5,6	7 500	800
3/0	—	—	—	—	84	9.6	3,0	5 500	250

вместе с эскадрой Того в Желтом море; 6 марта 1904 г. участвовали в обстреле
неносные крейсеры могли сосредоточивать на один борт вдвое большее число этих
остальные — в Англии. Из легких крейсеров „Нанива“ и „Такачихо“ — в Англии.

у такого, который предназначен для действий на океанских коммуникациях. Но при изменившейся обстановке это качество русских крейсеров вряд ли могло компенсировать указанные выше недостатки в других элементах.

Условия базирования русского Тихоокеанского флота

Изменение стратегической обстановки на театре повлекло и значительные перемены в условиях базирования русских морских сил на Дальнем Востоке и, в частности, русских крейсеров.

Владивосток в качестве главного военного порта русского флота фигурирует с 1871 г.



Рис. 8. Броненосный крейсер «Адзума».

Период 80 и 90-х годов прошлого века в истории развития русских морских сил известен выполнением программы броненосного судостроения на Балтике, направленной против создающегося активного германского флота, а также воссозданием Черноморского флота.

В этот период на Дальнем Востоке решено было держать небольшую эскадру из кораблей преимущественно крейсерского типа для действий на торговых путях, причем, как уже отмечалось, в качестве наиболее вероятного противника имелась в виду Англия.[1]

Попутно с поисками передовых баз на корейском или китайском побережьях (порт Шестакова, Гензан, Фузан, Чифу) в 1886 г. было решено основной базой избрать Владивосток и в то же время «при-

---

[1] «Русско-японская война». Введение, ч. I, стр. 20.

нять меры к упрочению тесных и дружественных отношений с Китаем и Японией». [1]

После победной для Японии японо-китайской войны, закончившейся подписанием Симоносекского договора в 1895 г., русское правительство принимает решение «увеличить нашу эскадру в Тихом океане до таких размеров, чтобы наши морские силы в тех водах были, по возможности, значительнее японских». [2]

Отсутствие достаточно вынесенной к океану базы при крайне неудовлетворительном состоянии Владивостокского порта как по своему оборудованию, так и по ресурсам снабжения (поскольку он в то время еще не был связан железной дорогой с Европейской Россией), заставило русскую эскадру даже в 1895 г. продолжать базироваться



Рис. 9. Броненосный крейсер «Токива». (Такой же — «Асама»).

зимой на Нагасаки, Кобе и другие японские порты, всемерно нащупывая почву для захвата в качестве будущей базы одного из корейских или китайских портов.

Если базирование на японские порты было еще терпимо в период, предшествовавший обострению русско-японских отношений, то оно стало вовсе неприемлемым во второй половине 90-х годов, когда Япония под давлением русского царизма и других империалистов лишилась некоторых важных преимуществ, полученных ею по Симоносекскому договору.

«Неудобно угрожать стране»,—пишет из Нагасаки 7 апреля 1895 г. адмирал Тыртов,—«пользуясь ее гостеприимством. Если дело с Японией осложняется, то эскадре придется перейти во Владиво-

[1] «Русско-японская война». Введение, ч. I, стр. 21—22.
[2] Там же, стр. 40.



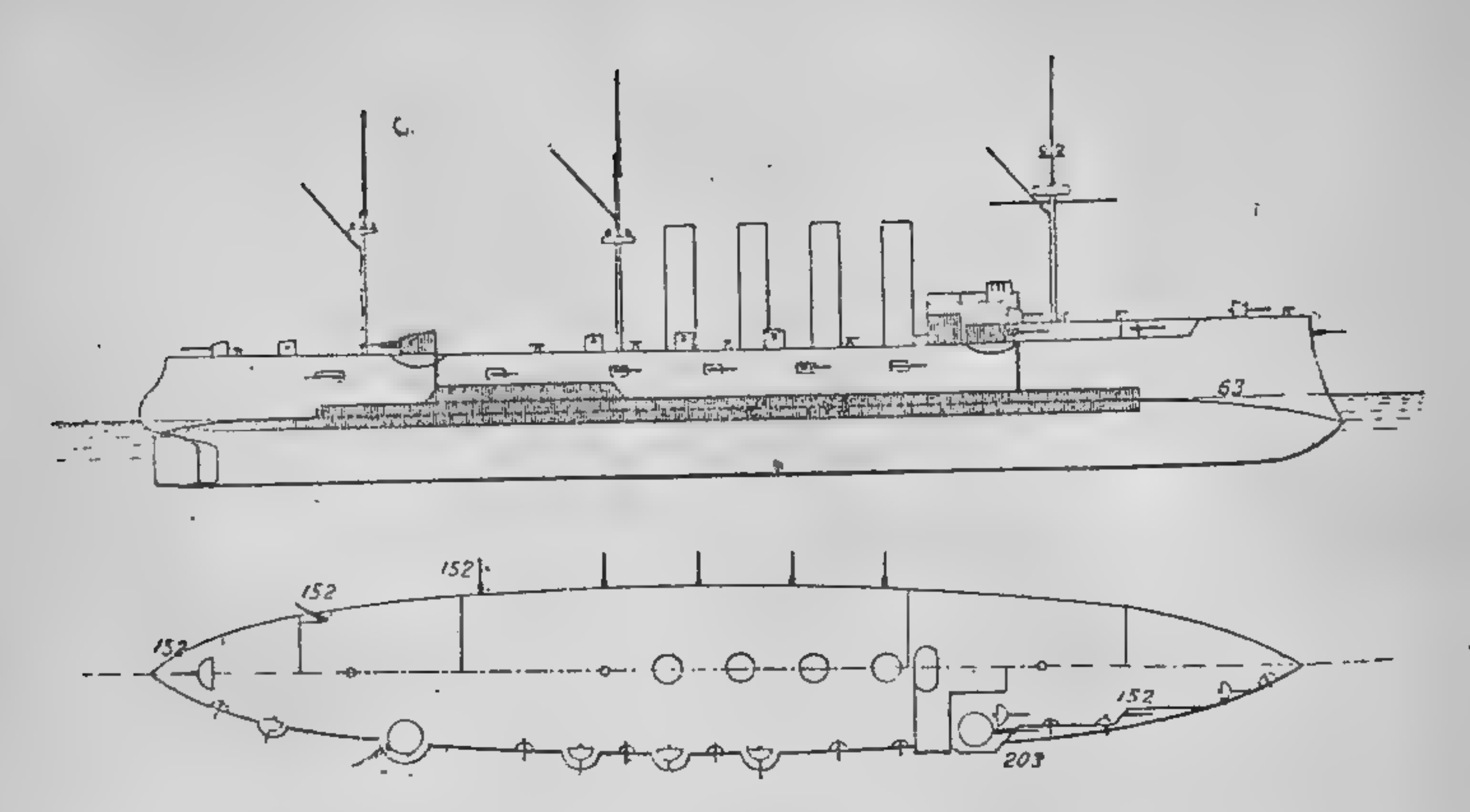


Рис. 10. Броненосный крейсер «Россия». Расположение артиллерии и брони.

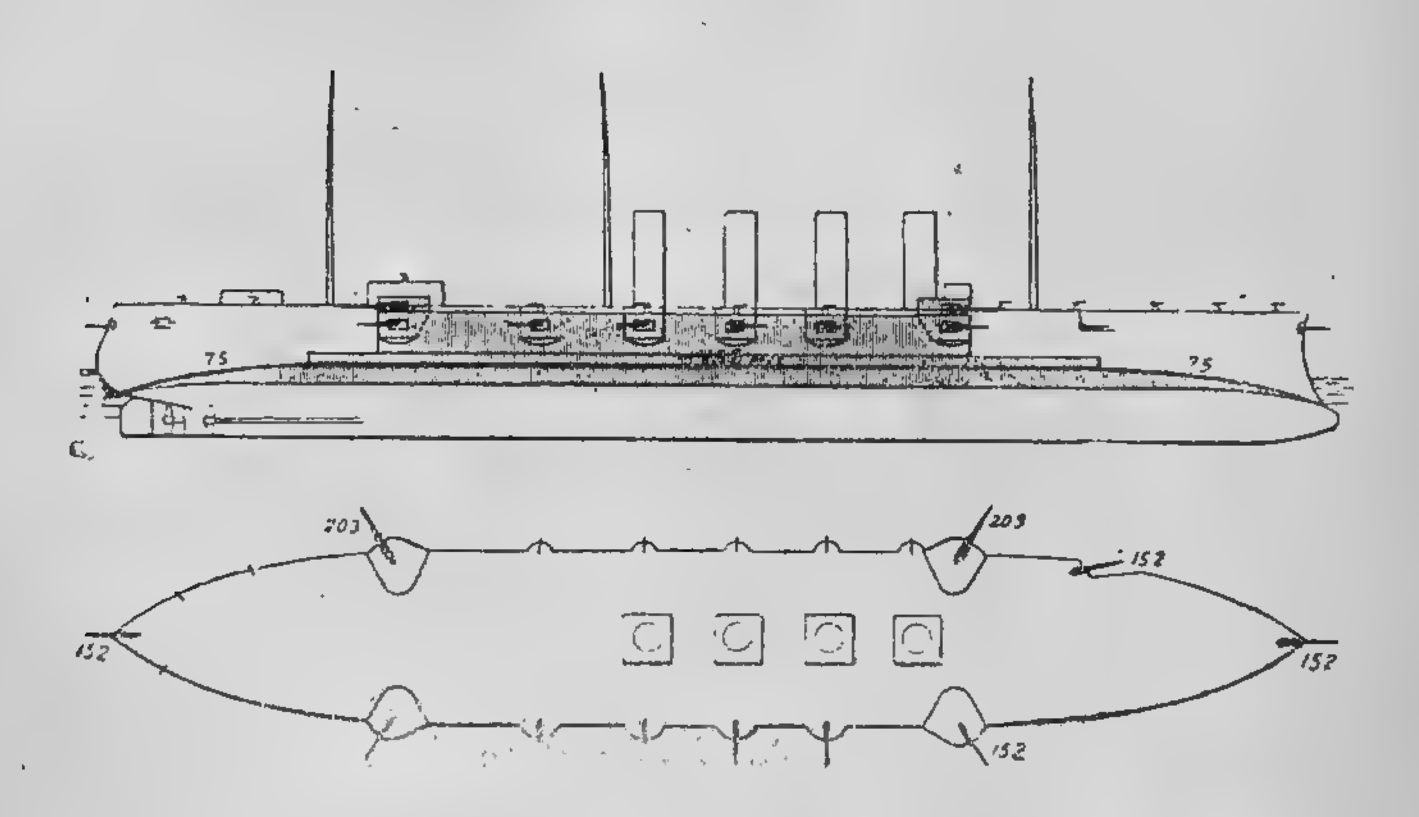


Рис. 11. Броненосный крейсер «Громобой». Расположение артиллерии и брони.

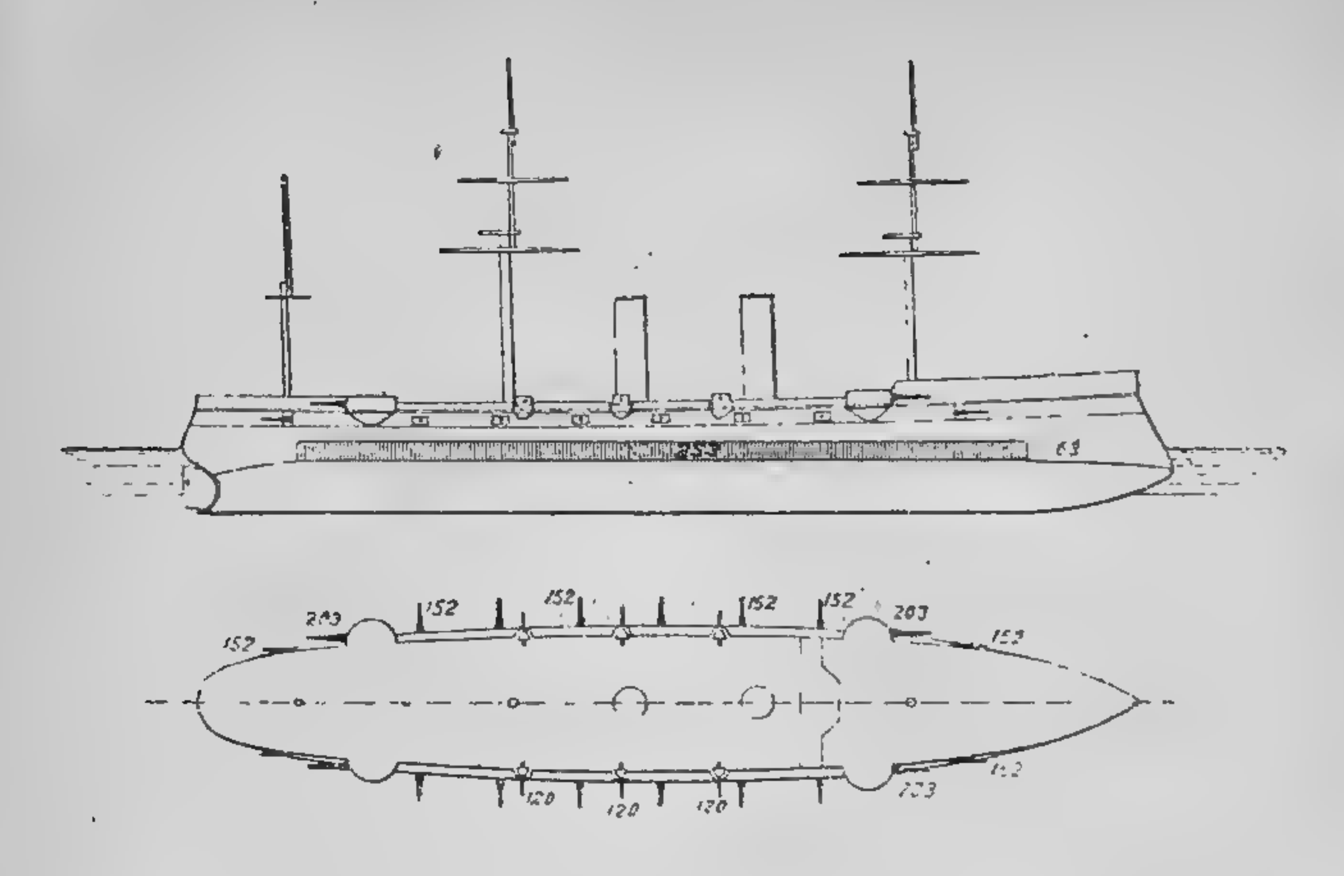


Рис. 12. Броненосный крейсер «Рюрик». Расположение артиллерии и брони.

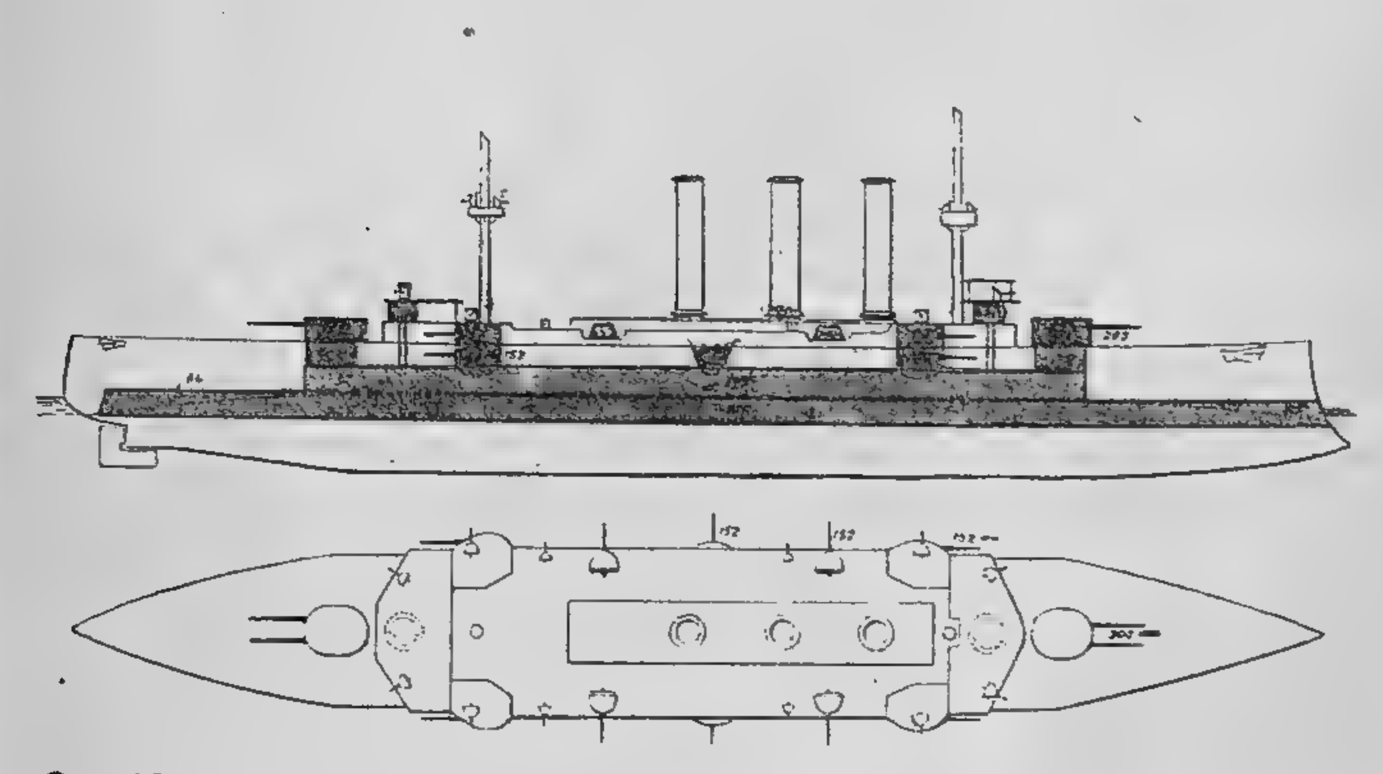


Рис. 13. Броненосный крейсер «Идзумо». Расположение брони и артиллерии такое же на остальных крейсерах эскадры Камимуры.

сток... Стоя в Японии, боюсь, что не буду своевременно получать телеграммы и ни в одном порту не смогу собрать эскадру».[1]

Это кажущееся анекдотом заявление командующего русской эскадрой ярко характеризует условия базирования русских кораблей в то время.

Русские адмиралы на Дальнем Востоке продолжали поиски передовой базы (Чифу, Циндао, Гамильтон, Гензан, о-в Каргодо и др.), однако, их начинания не встречали поддержки в Петербурге.

«Пока отношения наши с Японией вполне удовлетворительны; в выборе порта не представляется необходимости»,—так отвечает правительство адмиралу Тыртову 8. 10. 95.[2] И одновременно: «В случае военных действий с Японией целью вашей должно быть уничтожение военного флота японского, разгром морских арсеналов и уничтожение торговых судов».[3]

Обострение отношений с Японией не оставляет отныне никакой надежды на использование в качестве баз японских портов, проблема базирования остается попрежнему неразрешенной. В то же время каких-либо реальных выводов по обеспечению крейсерских операций, хотя бы иными опорными пунктами на русском побережье (севернее Владивостока), несмотря на авторитетные голоса о необходимости этого, не делается.

Адмирал Макаров, командовавший до 20 января 1896 г. пришедшей на Дальний Восток Средиземноморской эскадрой, гораздо более реально расценивал условия действий русских крейсеров в случае войны.

«Наш флот, пока, собственным углем не обеспечен, но я уверен вполне, что при желании можно организовать это дело... Недалеко от Владивостока имеется несколько угольных залежей».

«Нашему флоту для блокады западных берегов Японии надо удаляться от своих берегов на 500 миль. Но блокада этих берегов не произведет чувствительного влияния на торговлю Японии, которая, главным образом, сосредоточивается в портах южного и восточного берегов и во Внутреннем море. Чтобы блокировать входы во Внутреннее море, нужно удаляться от Владивостока на 1 000 миль. Блокада в этих условиях потребует значительного числа судов большей скорости и специальной организации по снабжению их углем и проч.» ...

«Условия блокады японских берегов открытой силою весьма тяжелы... этот род действий сопряжен с большим риском и не может быть без крайности рекомендован. Блокада быстроходными судами более возможна, и такие крейсера, как «Рюрик», могут быть поставлены на это дело. Они не обладают таким ходом, как быстрейшие из японских судов, но они достаточно сильны, чтобы с успехом бороться с каждым из быстроходных крейсеров в отдельности».[4]

Макаров писал это в начале 1896 г., когда шесть броненосных крейсеров, родоначальником которых явился «Асама», еще не были заложены.

---

[1] «Русско-японская война», Введение, ч. I, стр. 49.
[2] Даты указаны по новому стилю.
[3] «Русско-японская война», Введение, ч. I, стр. 77—78.
[4] Там же, стр. 91—93.

Вопрос о передовом маневренном базировании для русских крейсеров не был разрешен ни в 1896, ни в 1897 г., ни позднее.

В 1898 г. русский империализм захватывает Порт-Артур, очищенный японцами под давлением России, Германии и Франции. С этого времени дело на Дальнем Востоке идет к войне, но вопрос обеспечения крейсерских операций базированием на Порт-Артур все же не решается. Артур тесен и неудобен: он имеет только один вход, доступный для больших кораблей лишь во время высокой воды; у его сухого дока настолько узкий вход, что большие корабли входить в него не могут.



Рис. 14. Владивостокские миноносцы.

Естественно, что в таких условиях мысль о выделении для базирования на Владивосток той части эскадры, которая строилась для крейсерских операций, казалась приемлемой и удобной для составителей русского плана войны на Дальнем Востоке.

Предвзятость идеи крейсерской войны, вынесенной из той эпохи, когда главным противником царской России на море была Англия: механический ее перенос, несмотря на кардинально изменившуюся обстановку, в условия войны с Японией; специфичность тактико-технических элементов кораблей (крейсеры: «Рюрик», «Россия» и «Громобой»), созданных специально для крейсерской войны на отдаленных морских путях; неудовлетворительность базирования больших кораблей в Порт-Артуре («Артур — ловушка») — таковы обстоятельства, которые должны были быть учитываемы при оценке боевой деятельности Владивостокского отряда крейсеров в войну 1904—1905 гг.

Задачи Владивостокского отряда

Первый вариант плана войны с Японией был разработан в Штабе начальника Тихоокеанской эскадры (адмирала Скрыдлова)

в 1901 г. План этот предусматривал базирование главных сил эскадры на Владивосток.

Адмирал Алексеев, впоследствии наместник на Дальнем Востоке, не согласился с этим планом. По его настоянию главные силы должны были избрать базой Порт-Артур. Им ставилась задача — преградить неприятельскому флоту проникновение в Желтое море в целях высадки десанта на западном берегу Кореи или в устье реки Ялу.

Планом Алексеева предусматривалось образование отдельного крейсерского отряда, опирающегося на Владивосток. Задачей этому отряду ставилось — отвлечение части неприятельских сил от Желтого Моря, Печилийского (Чжилийского) залива и Корейского театра.

Зимой 1902—1903 гг. в Морской академии, при участии ряда адмиралов из числа руководящей верхушки Морского министерства, была разыграна игра на тему «Война России с Японией в 1905 г.». В качестве заданий для нее предусматривалось сосредоточение в Порт-Артуре главных сил русского Тихоокеанского флота в предположительном для 1905 года составе (10 броненосцев, 13 крейсеров, 36 эскадренных миноносцев и 24 миноносца).[1] Сверх того 4 крейсера выделялись для базирования на Владивосток.

Весной 1903 г., когда в дальневосточные воды прибыло значительное подкрепление в виде отряда Штакельберга (2 броненосца, 6 крейсеров и 8 миноносцев), план 1901 г. был подвергнут пересмотру.

Однако, и в пересмотренном плане, известном под названием планов № 1, 2, 3, предусматривалось выделение крейсерского отряда во Владивосток:

«Отдельный крейсерский отряд будет состоять из трех броненосных крейсеров 1-го ранга, одного небронированного крейсера 1-го ранга и одного или двух вспомогательных крейсеров Добровольного флота. База отряду — Владивосток и цель его: 1) крейсерская война у берегов Японии с набегами на порты, 2) нападения на сообщения японской армии, высадившейся в Корею на восточном берегу, и 3) отвлечение броненосных крейсеров 1-го ранга японского флота от боевой эскадры, чтобы уравновесить силы обеих боевых эскадр, нашей и японской».[2]

Выделение крейсеров объяснялось следующими мотивами:

«Присоединение броненосных крейсеров к боевой эскадре не может иметь места по двум главным причинам: 1) они не линейные суда и построены специально для крейсерской войны и 2) присоединяя 3 крейсера, дается возможность Японии присоединить свои 6 и тогда усиливается перевес силы японского флота».

Конкретный состав Владивостокского отряда был намечен тогда же. Он соответствовал в основном тому, что было выделено

---

[1] Состав главных сил русских, принятый в этой игре, значительно превосходил тот состав первой Тихоокеанской эскадры, который находился на Дальнем Востоке к началу войны.

[2] «Русско-японская война», кн. 1, стр. 62—72.

в действительности, за небольшим исключением: по плану предполагалось, что кроме парохода Добровольного флота «Херсон» (впоследствии «Лена») в состав отряда войдет и однотипный ему пароход «Москва», если он прибудет на Восток.

На этой основе и должны были составляться организация и план операций отдельного отряда крейсеров.

Проект был составлен адмиралом Кузьмичем, в то время командующим крейсерским отрядом, и в течение лета и зимы 1903 г. подвергался некоторым изменениям.

В конце 1903 г. на совещании в Порт-Артуре был поднят вопрос об изменении плана в отношении выделенных крейсеров и возвраще-



Рис. 15. Ледокол «Надежный».

нии их в Порт-Артур. Однако, наместником Алексеевым их отделение было подтверждено по мотивам, схожим с уже упоминавшимися:

«...отрывая броненосные крейсеры из Владивостока, Япония освобождается от угрозы: ее берегам, торговому флоту и путям сообщения с Кореей выше Цусимы. Этим ей будет дана возможность сосредоточить все ее морские силы в одном пункте».

В итоге этого совещания начальнику Тихоокеанской эскадры было предписано:

«Составить план крейсерской войны и набегов на Японию и торговый флот ее — крейсерами, находящимися во Владивостоке...». Отмечалось, что «крейсера не должны искать боя, но при благоприятных условиях не уклоняться, главная же задача — произвести панику в береговом населении и торговых судах Японии».

Владивостокским крейсерам рекомендовалось при плавании пользоваться в случае крайности Лаперузовым проливом, а для морального действия Сангарским.

Окончательная инструкция, данная начальником Тихоокеанской эскадры командующему отрядом владивостокских крейсеров адмиралу Штакельбергу накануне войны (9 января 1904 г.), указывала следующие задачи:

На отряд крейсеров, базирующийся на Владивосток, возлагается обязанность отвлечь с самого начала военных действий в северную половину Японского моря часть неприятельских морских сил. «Достижение такого разделения»,—говорилось далее в инструкции,—«находится в прямой зависимости от предприимчивости наших крейсеров и решительности их действий на западных берегах Иезо (Хоккайдо), Ниппона (Хонсю) [1], на восточном берегу Кореи и на путях передвижения неприятельских войск и материалов».

Исходными пунктами этих путей в пределах Японского моря считались «для больших пароходов... лишь Сангарский пролив и залив Вакаса с расположенными в них многими удобными портами; конечными же пунктами, если японцы для диверсии или для второстепенных предприятий решатся одновременно переправить отряды в Северную Корею, могут быть Гензан или иная к северу до Посьета бухта».

Составители инструкции предполагали, что одно лишь появление русских крейсеров у зюйд-вестового берега о-ва Хоккайдо и в западной части Цугарского пролива «возбудит тревогу во всей Японии».

Далее предписывалось обратить внимание на залив Вакаса с портами Цуруга и Майдзуру, где может происходить снаряжение и отправка в Корею некоторой части транспортов с войсками и военными припасами, которые рекомендуется захватывать и истреблять.

Наряду с этим указывалось, что надлежит всегда иметь в виду:

«...материальный ущерб и нравственное впечатление, которые крейсера могут и должны произвести истреблением всех береговых сооружений и значительного парового и парусного флота, не исключая и рыбачьего, имеющегося в мелких и второстепенных гаванях, неприступного лишь на первый взгляд западного побережья Ниппона, изучение которого показывает, что на нем в пределах от Сангарского пролива до залива Вакаса тянется ряд каботажных портов, по преимуществу расположенных в устьях рек с опасными барами, не доступными входу больших кораблей. Между этими портами, тем не менее, существует оживленное каботажное плаванье малых пароходов и флота рыбаков, переход которыми за бары рек обусловлен состоянием погоды и высотою прилива, что способствует их успешному преследованью и уничтожению»...

Далее в инструкции следует перечисление таких гаваней (с севера на юг): Юзан, Аджигасава, Фукаура, Ноширогава, Функава, Омоногава, Могамигава (Саката), Миомотегава (Сенами), Камо, Аганогава, Шинаногава (Ниигата), Терадомари, Идзумозаки, Мииагава, Наойецу,

---

[1] Названия Ниппон и Иезо в период русско-японской войны были присвоены соответственно японским островам: Хонсю и Хоккайдо.

Надате, Имицугава (Фушики) в зал. Тояма, Нанао (там же), Вадзима, Куцуриюгава (Микуни) и др.[1]

Отмечается, что «во многих из них, кроме рыбных промыслов, развита горная промышленность, оживляющая каботажное плаванье».

«В этих мелких гаванях по всему побережью тянется цепь разных маячных, метеорологических и сигнальных станций, которые надлежит все без различия уничтожать».

И в заключение: «Отряд должен задаться целью произвести своими действиями на японцев сильное впечатление и навести панику на все прибрежное население и на торговый флот Японии».

Таковa была инструкция, полученная адмиралом Штакельбергом от командующего Тихоокеанским флотом.

---

[1] Ниже при обзоре театра мы приведем данные об этих портах, воздействием на которые предполагалось навести панику на Японию. В скобках помещены более известные пункты, позволяющие лучше ориентировать читателя.

В современной русской литературе (см. «Лоция Тихого океана» ч. VI, 1937) некоторые из упомянутых в инструкции названий пунктов имеют иную транскрипцию, а именно: Дзюсан, Адзигасава, Ионесиро-кава (вместо Ноширогава), Омоно-кава, Агано-кава, Синано-кава, Идзумосаки, Наойецу, Коябе-кава (вместо Имицугава) и Кудзурю-кава. Пропущенные здесь названия сохраняют прежнюю транскрипцию.

ГЛАВА I

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ МОРСКОЙ ТЕАТР КАК ПОЛЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВЛАДИВОСТОКСКИХ КРЕЙСЕРОВ И МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ЯПОНИИ

(*Схемы 1, 2, 3 и 9*)

Из того, что изложено на предыдущих страницах о задачах русских крейсеров, базировавшихся на Владивосток, следует, что отвлечение на себя части японских морских сил могло быть ими достигнуто:

1) воздействием на внешние и внутренние морские торговые коммуникации и торговый и рыбачий флот Японии;

2) набеговыми операциями на побережье и порты японских островов;

3) нападением на сообщения японской армии, высаживающейся на континент.

И то, и другое, и третье операционные направления Владивостокского отряда могли казаться с первого взгляда вполне обоснованными.

Для оценки возможных на этих направлениях объектов нападения обратимся к географии.

Морская торговля Японии

Вся внешняя и значительная часть внутренней торговли Японии, бывшей в то время исключительно островным государством, шла морем.

Девяностые годы прошлого столетия и начало двадцатого века характерны для Японии громадным ростом внешней торговли.

Таблица 3 дает представление о непрерывном и весьма значительном росте внешнего товарообмена Японии.

В таблице 4 приведен состав внешней торговли страны за 1902 г., а таблица 5 содержит в себе данные о распределении импорта и экспорта Японии по главнейшим торговавшим с ней в 1902 и 1903 годах странам. Таблицы 6 и 7 показывают основные направления перевозок по импорту и экспорту Японии.

Анализ импорта. Не отрицая очевидной важности экспорта, являющегося существенным составным элементом, определяющим платежную способность страны и позволяющую таким образом оплачивать ввоз недостающих товаров, рассмотрим в основном географию ввоза,[1]

[1] Данные об экспорте приведены в вышеупомянутых таблицах.

ТАБЛИЦА 3

Внешняя торговля Японии в период 1885—1905 гг.

Год	Экспорт	Импорт	Всего	Год	Экспорт	Импорт	Всего
1885	37 146	29 356	66 502	1896	117 842	171 674	289 516
1886	48 876	32 168	81 044	1897	163 135	219 300	382 435
1887	52 407	44 304	96 711	1898	165 753	277 502	443 255
1888	65 705	65 455	131 160	1899	214 929	220 401	435 330
1889	70 060	66 103	136 163	1900	204 429	287 261	491 690
1890	56 603	81 728	138 331	1901	252 349	255 316	507 665
1891	79 527	62 927	142 454	1902	258 303	271 731	530 034
1892	91 102	71 362	162 464	1903	289 502	317 135	606 637
1893	89 712	88 257	177 969	1904	319 260	371 360	690 620
1894	113 246	117 481	230 727	1905	321 533	488 538	810 071
1895	136 112	161 575	297 687				

поскольку импорт в Японию питал население и войска, промышленность, транспорт и т. д., т. е. непосредственно обеспечивал ведение войны. Поэтому импорт в первую очередь должен был интересовать русские крейсеры.

Одно из первых мест во ввозе в Японию как в наши дни, так и в годы, предшествующие японской войне, занимал хлопок.

Из общей стоимости всех импортировавшихся товаров на долю хлопка приходилось около 30% ее. Учитывая громоздкость и сравнительную дешевизну этого вида грузов, хлопок занимал, очевидно, значительно больший процент от общего тоннажа ввоза.

Очень высокая роль, обычно более 20%, принадлежала в импорте продуктам питания (включая жмыхи). Так, в 1902 г. сумма, выплаченная за ввоз риса, сахара, бобов, муки, жмыхов, рыбы и пр., выразилась цифрой в 56 923 тысячи иен, что составило более 20% стоимости всего ввоза.

В неурожайные для Японии годы импорт риса играл еще большую роль. Так, в 1897 г. доля импорта продуктов питания благодаря этому возросла до 23%.

Следующее место (около 7%) во ввозе занимала группа железа и стали, затем группа машин, паровозов, металлических изделий, паровых судов и оружия—7%, шерстяных изделий и шерсти—5—6%, хлопчатобумажных изделий — 3—4%.

Обобщая материалы по географии импорта, можно притти к следующим выводам.

1. Страны обеих Америк давали Японии (по стоимости) от 15 до 18% всего импорта. В основном товары американского происхождения должны были итти через Тихий океан.

Состав ввоза из США: нефть и нефтяные продукты, хлопок, машины, паровозы, мука.

2. Австралия. Она давала в то время очень небольшую долю ввоза в страну (0,4—0,6%). Состав австралийского ввоза —

ТАБЛИЦА 4

Состав внешней торговли Японии за 1902 г.

(в тысячах иен)

Ввоз		Вывоз	
Наименование главных грузов	Тысячи иен	Наименование главных грузов	Тысячи иен
Хлопок	79 784	Шелк-сырец	82 573
Железо и сталь	18 768	Шелковые изделия	31 380
Рис	17 750	Хлопчатобумажная пряжа	19 924
Нефть и нефтяные продукты	14 937	Уголь	17 303
Шерсть и шерстяные изделия	15 360	Пищевые продукты и напитки	11 510
Сахар, меласс	14 486	Медь	10 496
Жмыхи	10 121	Чай	10 484
Хлопчатобумажные изделия	9 071	Хлопок и хлопчатобумажные изделия	8 794
Оружие, боеприпасы	8 200	Спички	8 169
Химические вещества, лекарства	7 189	Рис и зерно	6 893
Шертинг (ткань)	6 395	Цыновки	6 772
Бобы	5 786	Лекарства, химические вещества	6 394
Металлы и металлические изделия	5 086	Металл и металлические изделия	2 976
Бумага и канцелярские принадлежности	4 950	Соломенные плетения	2 938
Красильные вещества	3 584	Одежда	2 930
Мука	3 302	Масла и воск	2 622
Кожи, волос	3 076	Табак и папиросы	2 393
Индиго (краска)	3 097	Фарфор и глиняные изделия	2 461
Зерно и семена	2 685	Бумага и бумажные изделия	1 831
Шелк и шелковые изделия	2 508	Кожи, волос	1 148
Пищевые продукты и напитки	2 273	Зонтики	1 075
Машины	2 205	Прочее	17 228
Лен, пенька	2 102	Всего (экспорт)	258 829
Рыба (соленая)	2 011		
Хлопчатобумажная пряжа	1 819		
Стекло и изделия	1 836		
Масла и воск	1 764		
Паровозы	1 708		
Паровые суда	1 488		
Одежда	1 339		
Уголь	1 298		
Яйца	1 196		
Прочее	14 542		
Всего (импорт)	271 716		

главным образом шерсть. Направление перевозок — по юго-западной части Тихого океана, с юга и юго-юго-востока — к тихоокеанским портам Японии.

3. Группа стран Индийского океана и юго-востока Азии (британская Индия, голландская Индия, британские Владения на Проливе, французский Индо-Китай, Сиам, Филиппины и английский Гонгконг) давала значительную часть, близкую к одной трети (25—33%) всего японского импорта.

Из этих стран британская Индия давала очень значительное количество хлопчатобумажной пряжи, а также шерсть.

Из французского Индо-Китая и Сиама ввозилась значительная доля риса.[1]

4. Европейские страны. Также весьма значительным был ввоз из этих стран, соответствуя 22—26% всего ввоза в Японию. К их группе присоединен Средиземноморский Египет и Азиатские части Турции — как лежащие преимущественно за пределами Суэцкого канала.

Среди стран этой группы главнейшим и важнейшим импортером являлась Великобритания, занимавшая более семи десятых доли импорта всех Европейских держав. Она была главным поставщиком текстильных полуфабрикатов, бумажной и шерстяной ткани, железа, рельс, металлических изделий, машин, паровозов и паровых судов.

Шерстяные ткани и изделия являлись главным видом товаров, ввозимых из Германии и Франции.

Как грузы, шедшие из Европейских стран, так и грузы предыдущей группы (страны Индийского океана и ю.-з. Азии) географически, по мере приближения к берегам Японии, сливались в один поток.

5. Китай и Корея. Эти страны давали 17—18% японского импорта. В их доле преобладали различные виды сельскохозяйственного сырья и полуфабрикатов (хлопок, бобы, жмыхи), а также сахар.

6. Торговля с Россией. Россия как Европейская, так и Азиатская, в данном случае нас не интересует. Очевидно, с начала войны торговля с нею должна была вовсе прекратиться.

Торговые порты Японии и роль их во внешней торговле

Теперь следует рассмотреть расположение главных ввозных портов в Японию и установить их специализацию в отношении приема тех или других видов грузов, а затем на основании всего сказанного о внешнем товарообмене попытаться определить, какие изменения в географию грузопотоков по морю могла внести война.

Таблица 8 указывает, какое исключительно крупное значение играли во внешней торговле Японии ее тихоокеанские порты. Три порта Иокогама, Кобе и Осака пропускали через себя около 88—89% всего

---

[1] Впрочем поставщиками риса из года в год являлись разные страны в зависимости от урожая в них.

ТАБЛИЦА 5

Распределение ввозной и вывозной торговли Японии по странам в 1902 и 1903 годах [1]
(в тысячах иен)

Страны ввоза и вывоза	Вывоз из Японии		Ввоз в Японию		Основное направление перевозок
	1902	1903	1902	1903	
США	80 232	82 724	48 652	46 723	Тихий океан
Мексика и Перу	103	84	2	20	
Британская Америка	3 485	2 923	517	499	
Гавайские острова	1 833	2 254	23	6	
	85 653	87 985	49 194	47 248	
Австралия	3 172	3 352	1 672	1 200	Ю.-з. часть Тихого океана
Британская Индия	5 067	8 086	49 302	69 894	Индийский океан, Южно-Китайское и Восточно-Китайское моря
Голландская Индия	572	912	6 592	10 842	
Британские Владения на Проливе	8 269	7 108	1 674	1 323	
Французский Индо-Китай	158	197	5 649	15 579	
Сиам	56	73	1 695	3 726	
Филиппинские о-ва	1 731	1 675	1 493	3 421	
Гонгконг	25 876	29 724	2 454	1 739	
	41 729	47 775	68 859	106 524	

Китай	46 838	64 994	40 590	45 458	Желтое и Восточно-Китайское моря
Корея	10 554	11 761	7 957	8 912	
	57 392	76 755	48 547	54 370	
Египет	449	322	2 418	2 401	Суэцкий канал, Индийский океан, Южно-Китайское и Восточно-Китайское моря. В редких случаях вокруг мыса Доброй Надежды или вокруг мыса Горн
Турция	42	106	1	2	
Италия	13 287	11 003	186	311	
Австро-Венгрия	1 143	981	2 376	3 679	
Швейцария	756	265	1 951	2 188	
Испания и Португалия	83	68	164	119	
Франция	27 283	34 279	4 745	5 108	
Великобритания	17 346	16 544	50 364	48 736	
Бельгия и Голландия	1 345	711	7 750	8 392	
Скандинавские страны	26	31	459	329	
	61 760	64 310	70 414	71 265	
Сибирь	2 144	2 239	5 963	8 267	Во время войны должны были отпасть
Европейская Россия	968	1 125	103	261	
	3 112	3 364	6 066	8 528	
Прочие страны	343	486	461	782	
Страна не указана	393	278	691	673	

[1] „Resumé statistique de l'Empire du Japon", Tokio, 1904 и 1905 гг.

ТАБЛИЦА 6

Импорт в Японию в годы перед русско-японской войной

Из каких стран	Доля во всем импорте в %[1]		Главные составные части импорта	Главные направления перевозок
	1902 г.	1903 г.		
Сев. и Южн. Америка (США, Брит. колонии, Мексика и Перу) и Гавайские острова	18	15	Хлопок, нефть и ее продукты, мука, кожа, машины, локомотивы	Через Тихий океан
Австралия	0,6	0,4	Шерсть	По ю.-з. части Тихого океана. С юга и ю.-ю.-востока — к портам Японии
Страны Индийского океана и юго-востока Азии	25	34	Хлопок, сахар, рис, шерсть (начался ввоз нефти из Голландской Индии)	Индийский океан, Южно-Китайское, Восточно-Китайское моря
Европа (включая Великобританию) и Средиземноморские Египет и Турция	26	22	Машины, железо, сталь, рельсы, локомотивы, котлы, паровые суда, бумажная пряжа, бумажные и шерстяные ткани	Суэцкий канал, Индийский океан, Южно- и Восточно-Китайские моря. В незначительной степени вокруг мыса Доброй Надежды, или мыса Горн
Китай и Корея	18	17	Хлопок, жмыхи, бобы, рис, сахар	По Восточно-Китайскому и Желтому морям
Россия (Европейская и Сибирь)	2,3	2,7	Лес, рыба	Для состояния войны несущественны

[1] Доля в процентах от стоимости всего импорта.

ТАБЛИЦА 7

Экспорт из Японии в годы перед русско-японской войной

В какие страны	Доля во всем экспорте в %[1]		Главные составные части экспорта	Главные направления перевозок
	1902 г.	1903 г.		
Сев. и Южн. Америка (США, Брит. колонии, Мексика и Перу) и Гавайские острова	32	30	Шелк-сырец, чай	Через Тихий океан
Австралия	1,2	1,5		По юго-западной части Тихого океана
Страны Индийского океана и юго-востока Азии	16	$16^1/_2$	Уголь (на Филиппинские о-ва, во Владения на Проливе, в Гонгконг)	Через Восточно- и Южно-Китайские моря
Европа (включая Великобританию) и Средиземноморские— Египет и Турция	24	22	Медь (в Англию), разное	Через Восточно- и Южно-Китайские моря, Индийский океан и Суэцкий канал
Китай и Корея	22	26	Медь (в Китай), рыба и морские продукты (в Китай), уголь, бумажная пряжа и ткани	Через Желтое и Восточно-Китайское моря
Россия (Европейская и Сибирь)	1,2	1,5		

[1] Доля в процентах от стоимости всего экспорта из Японии.

ТАБЛИЦА 8

Распределение японского ввоза и вывоза по портам в 1903 г.
(в тысячах иен)

Название портов	Вывезено из Японии	Ввезено в Японию	Всего
Иокогама	146 580	110 879	257 459
Кобе	90 518	154 534	245 052
Осака	18 395	16 506	34 901
Нагасаки	4 957	12 867	17 824
Модзи	15 519	8 381	23 900
Хакодате	3 009	4 105	7 114
Прочие порты	10 523	9 863	20 386
Всего	289 501	317 135	606 636

японского экспорта и около 89% японского импорта.

Лишь ничтожные 11—12% приходились на прочие порты страны. Кобе и Иокогама являлись по тем временам в японских масштабах (да и не только в них) портами-гигантами. За ними, сильно уступая, держались Осака, Модзи и Нагасаки. Первый из них, расположенный вблизи Кобе, с нашей точки зрения может быть рассматриваем вместе с ним. Модзи и Нагасаки принадлежат острову Кюсю. Ближе всех к Японскому морю лежит Модзи, расположенный на южном берегу Симоносекского пролива, западный выход из которого ведет в восточный проход Корейского пролива, восточный — через Внутреннее море Японии с его двумя выходами (проливы Бунго и Кии) в океан.

Промежуточное между океаном и Японским морем положение занимает Хакодате. Однако, на его долю приходилось всего лишь 1,3% от всего вывоза Японии и столько же от ввоза в нее.

На все прочие порты Японии приходилось в отношении внешней торговли 3,6% от вывоза и 3,1% от ввоза в страну.

Какая же доля из этих 3—3,5% могла приходиться на порты Японского моря, доступные для контроля русских крейсеров?

Наиболее значительными портами западного и южного побережья острова Хоккайдо и западного и северного—острова Хонсю являлись:

На западном берегу Хоккайдо

1) Отару. Город с населением около 70 тысяч человек,[1] порт, открытый для внешней торговли, связанный железной дорогой с угольными бассейнами долины реки Исикари, центр торговли сельдью.

Незадолго до войны в нем создался небольшой завод для очистки соли.

[1] В 1908 г. было уже 91 тысяча человек.

В 1902 г. его посетило 71 судно с общим тоннажем 71 тысяча тонн, из которых 56 японских и 8 английских.

Стоимость экспорта в 1900 г. около 0,75 миллиона иен (или около 0,25% всего вывоза из Японии), из которых более 60% приходилось на вывоз ж.-д. шпал (в Сев. Китай) и 31%—на уголь.

В Цугарском проливе

2) Хакодате. В 1902 г. имел около 89 тысяч жителей. Еще не был связан железной дорогой с внутренними частями острова Хоккайдо, но дорога уже строилась.

Роль в общеяпонском ввозе и вывозе показана выше. Состав ввоза—продукты питания (55% от всего импорта этого порта). Из них рис—в первую очередь. Текстиль, рыболовные и корабельные снасти, металлы и металлические изделия составляли остальную часть ввоза. В вывозе преобладали продукты моря (85%), из них на первом месте — рыбный тук для удобрения рисовых полей.

Некоторое значение имел вывоз серы, доставляемой сюда парусным каботажем из Кусиро.

В городе расположена Военно-морская школа.

3) Аомори — в заливе Рикуоку, на северном берегу острова Хонсю. 24 тысячи жителей,[1] резиденция губернатора префектуры того же названия.

Будучи связан железной дорогой со всей сетью острова Хонсю, расположенный на южном берегу Цугарского пролива, являлся пунктом, через который каждую весну направлялось большое число сезонных рыбаков, промышлявших в течение лета на побережьях Хоккайдо. Осенью наблюдался обратный поток их на Хонсю.

Окруженный рисовыми полями, город Аомори отправлял также на Хоккайдо и некоторое количество риса.

Место расположения одного из полков 8-й дивизии.

На западном берегу Хонсю от Цугарского пролива до полуострова Гото:

4) Цуцидзаки (12 тысяч жителей) вместе с бухтой Фунакава и городом того же названия (3800 жителей) могли иметь некоторое значение в качестве порта для города Акита, совсем незадолго до 1904 г. соединенного железной дорогой с Аомори. В Акита стоял также один из полков 8-й (Хиросакской) дивизии.

5) Саката (21 600 жителей). В год посещался полусотней пароходов и восемьюстами джонок. Верфь для постройки джонок.

6) Камо (4 800 жителей). За год посещался пятьюстами джонок и 100—200 прочих мелких судов.

7) Остров Садо с населением около 120 тысяч человек. Известен разработками серебра и золота, расположенными близ городка Аикава (16 тысяч жителей). Сообщение — небольшими пароходами с городом Ниигата. Зимой вследствие штормов сообщение нерегулярное. Подводный кабель между деревней Ебису (на о. Садо) и городом Ниигата.

---

[1] В 1908 году уже 47 тысяч человек.

8) Ниигата (46 тысяч жителей)—порт, открытый для внешней торговли. В 1901 г. экспорт определился суммой в 100 тысяч иен, а импорт—около 760 тысяч. Место выхода к Японскому морю ж.-дорожной ветки из Токио.

9) Касивазаки (9 тысяч жителей) и Наойецу (11 тысяч жителей), связанные между собой тянущимся у самого берега участком только что упомянутой железной дороги. На участке семь тоннелей. Небольшие городки, не имевшие никаких портовых сооружений. Условия выгрузки пассажиров и грузов на шаландах—в полной зависимости от погоды.

К востоку от Касивазаки и к югу от Ниигата в окрестностях города Нагаока (в 1908 году 36 тысяч жителей) располагались нефтеразработки и нефтеперегонный завод американской компании Стандарт-ойль (источники Уразе, Хире, Кацубо). В окрестностях самого Касивазаки—нефтяные источники Нагамине, Камада.

Однако, города Ниигата и Касивазаки нефти не экспортировали. Ниигата в довоенное время была известна лишь производством лакированных и пеньковых изделий.

10) Несколько малых, не имеющих оборудования портов бухты Тояма, как Фусики и Синминато, и полуострова Гото: Нанао, Вадзима.

Из них первые два обслуживают города Такаока (33 тысячи жителей в 1908 г.) и Тояма (57 тысяч в том же году).

На берегу о-ва Хонсю от полуострова Гото до меридиана островов Оки (включая бухту Вакаса)

11) В северо-восточной части этого участка лежит крупнейший город всего западного побережья Хонсю — Каназава. Перед войной он насчитывал около 90 тысяч населения (110 тысяч в 1908 г.), являлся местом расположения штаба и двух полков 9-й (Каназавской) дивизии. Связан железной дорогой с районом Киото — Нагойя.

Близлежащие маленькие портовые города Канаива, Микава, Комацу лишь частично обслуживали город Каназава, так как не имели никакого портового оборудования и обеспеченных якорных стоянок, будучи расположены на совершенно открытом берегу.

Также имел лишь узкое местное значение порт Микуни, доступный для самых малых судов.

Этот порт расположен вблизи небольшого города Фукуи (50 тысяч жителей в 1908 г.).

Как Фукуи, так и Каназава были уже связаны с железной дорогой с Киото и Осака, соединяющей побережья Японского моря с морем Внутренним.

12) В бухте Вакаса был известен тогда молодой порт Цуруга (около 20 тысяч жителей), развившийся в качестве ближайшего торгового центра к Владивостоку и выходу к морю Сибирской магистрали.

В Цуруге железнодорожная пристань, к которой могли подходить пароходы с 7,3-метровой осадкой.

В южной части бухты Вакаса небольшой прибрежный город Обама с населением около 20 тысяч человек.

В западной части з. Вакаса — также молодой в то время военный порт Майдзуру. Начатый постройкой в 1897 г. порт этот привлекал большое внимание русского командования в качестве ближайшей к Владивостоку военной базы японского флота. В Майдзуру строился сухой док.

Несколько далее на запад в бухте Мияцу-ван — городок Мияцу с населением около 10 тысяч человек.

На участке от бухты Вакаса до Симоносеки

13) Несколько незначительных городских поселений, среди которых город Тоттори с 32 тысячами жителей — в 7 километрах от берега.

На берегу перед ним у деревни Ивадо высадочное место для барж, при помощи которых обычно разгружаются приходящие на открытый рейд пароходы.

14) На побережьях бухты Михо-ван и двух лежащих за ним лагун, сосредоточилось несколько населенных пунктов городского типа: Ионаго (15 тысяч жителей), Ясуги (около 5 тысяч), Сакаи-мацу, Мацуе (31 тысяча). Не будучи в то время связаны железной дорогой (дорога только строилась) с основной железнодорожной сетью Японии, эти населенные пункты зависели в значительной мере от морского каботажного транспорта.

Далее к югу можно назвать 3—4 небольших города: Хамада (9 200 жителей), Суса (5 тысяч), Хаги (20 тысяч) и несколько меньших.

Ничем не известные в промышленном отношении эти города, как и все указанные на западном берегу Хонсю, безусловно зависели от каботажа, но не играли почти никакой роли в заграничной морской торговле.

Из приведенного ясно, насколько были отличны по своему значению берега японских островов, омываемых Японским морем, от берегов Тихого океана, Внутреннего моря и острова Кю-Сю.

Таблица 9, в которой приведены данные об интенсивности судоходства по портам, дает еще более непосредственное подтверждение ничтожного участия побережья японских островов, омываемых Японским морем, во внешней торговле страны.

Крупнейшие и крупные промышленные центры, важнейшие портовые города последних с трудом могут быть сравниваемы в этом отношении с западными берегами Хоккайдо и Хонсю.

Возможные изменения в географии и структуре морской торговли вследствие войны

Какие изменения должна была внести война в структуру японской внешней торговли? Следовало ли ожидать изменений в ее географии?

Эти два вопроса также должны были интересовать русское командование, когда оно составляло планы крейсерской войны, в той части, которой предусматривалась борьба против торговли.

ТАБЛИЦА 9

Интенсивность судоходства в японских портах (число и тоннаж паровых и парусных судов, вошедших в порты Японии из-за границы в 1903 г.)[1]

	Японские суда				Иностранные суда			
	Паровые		Парусные		Паровые		Парусные	
	число	тысяч тонн	число	тысяч тонн	число	тысяч тонн	число	тысяч тонн
	1	2	3	4	5	6	7	8
1) Порты Тихого океана и Внутреннего моря								
Иокогама	285	678	57	7	638	1855	2	5
Кобе	884	1352	6	0,2	905	2485	12	27
Осака	198	115	—	—	9	1	1	0,8
Модзи	1061	1560	3	0,4	983	2016	2	0,9
Симоносеки	253	134	368	22	3	0,3	3	0,16
Иоккаици	25	28	—	—	12	18	3	5
Такетойо	13	10	1	0,1	7	21	—	1
Итодзаки	—	—	40	3,6	—	—	—	—
2) Порты о-ва Кю-Сю вне Внутреннего моря								
Нагасаки	519	715	103	2,2	536	1268	17	21
Куциноцу	152	211	1	0,01	126	285	1	0,06
Карацу	29	28	56	5,1	85	102	7	0,4
Мисуми	4	4	1	—	—	—	2	0,1
Хаката	2	0,8	41	1,3	2	0,1	2	0,1
3) Порты о-ва Хоккайдо								
Муроран	5	7,5	2	0,2	67	156	—	—
Хакодате	119	76	113	12,7	30	53	15	11,5
Кусиро	—	—	1	0,1	—	—	—	—
Отару	60	45	21	1,6	14	21	—	—
4) Западное побережье о-ва Хонсю								
Ниигата	18	19	58	4,7	2	4,3	—	—
Фусики	16	16	16	1,7	—	—	—	—
Нанао	20	21	—	—	—	—	—	—
Цуруга	26	27	2	0,1	—	—	—	—
Сакаи	16	16	47	1,3	—	—	—	—
Миадзу	16	16	—	—	—	—	—	—
Хамада	16	16	100	1,7	—	—	—	—

[1] «Resumé Statistique de l'Empire du Japon», Tokio, 1905 г.

	Японские суда				Иностранные суда			
	Паровые		Парусные		Паровые		Парусные	
	число	тысяч тонн	число	тысяч тонн	число	тысяч тонн	число	тысяч тонн
	1	2	3	4	5	6	7	8
5) Остров Цусима								
Ицухара	83	28	134	4	1	0,05	—	—
Шишима	—	—	335	5	—	—	1	—
Сасуна	7	1,3	211	4	—	—	6	0,3

Примечание. 1) В таблицу вошли также вторичные заходы судов заграничного плавания в японские порты. Это особенно ясно, например, из сравнений данных о японских пароходах, вошедших в порты Фусики, Сакаи, Миадзу и Хамада. Почти очевидно (из одинаковости цифр), что во всех четырех случаях учтены одни и те же пароходы, совершающие регулярные рейсы по этим портам, плюс какой-нибудь заграничный (например корейский).

2) Надо учитывать, что для пароходов под иностранным флагом многие из здесь приведенных портов были закрыты до 1896, 1897, а некоторые даже до 1899 г.

Можно было ожидать, что для Японии война в первую очередь потребует:

1) усиления ввоза оружия, боеприпасов, машин;

2) усиления ввоза готового металла, полуфабрикатов и, в целях форсирования работы отечественной металлургии, усиления ввоза руды и кокса;

3) интенсификации отечественной добычи и перевозки угля, а также и ввоза заграничного;

4) усиленного ввоза материалов для постройки железных дорог (рельс, шпал, мостовых сооружений) и подвижного состава для них — паровозов и вагонов, также — средств водного транспорта;

5) повышения ввоза готовых текстильных фабрикатов, в частности шерстяных тканей и сукна для армии, а также сырой шерсти для шерстяной промышленности;

6) усиления ввоза продуктов питания (рис, жиры, мясо);

7) усиления лова и перевозки рыбы;

8) сохранения ввоза хлопка для хлопчатобумажной промышленности — этого основного производства Японии.

Главными потребителями железа и стали в Японии была очевидно металлопромышленность. Основные предприятия ее в то время сосредоточивались:

Судостроительные заводы: казенные — в Иокосука и Куре; частновладельческие — в Токио, Иокогама, Урага (близ Иокосуки), Кобе, Осака и Нагасаки.

Заводы военной промышленности: арсенал в Осака изготовлял для армии орудия, снаряды и боеприпасы.

Стальные и чугунные болванки для этого производства получались в основном из Англии и Германии, котельное железо для лафетов — из Франции.

Арсенал в Токио производил мелкую артиллерию, пулеметы и винтовки, чугунные и стальные снаряды, мины заграждения, трубки, прицелы и пр.

Орудийный завод в Куре производил орудия и снаряды среднего калибра (152 и 120 *мм*), патроны.

Что касается до более значительных машиностроительных предприятий не специально военного или морского предназначения, то среди таковых были известны:

1) молодой паровозостроительный завод в Осака и

2) отделение завода Кавасаки в Кобе, изготовлявшее машины для текстильных фабрик и горной промышленности.

Потребителем железной руды и кокса в 1904—05 гг. уже мог явиться новый правительственный металлургический завод Явата. Его первая домна была пущена в ход в феврале 1901 г., вторая — в феврале 1905 г.

Завод этот мог получать руду или из-за границы, или японскую из Камаиси.[1] Пути подвоза в первом случае — с южных направлений, во втором — Тихим океаном вдоль восточного побережья Японии и далее Внутренним морем до Модзи или Вакамуцу. Война не изменяла ничего в географии этих путей подвоза.

Итак, все главные фабрично-заводские потребители черного металла располагались за пределами Японского моря. Война не вносила ничего нового в направлении подвоза к ним сырья.

Общеизвестно богатство Японии в залежах медной руды. В период до русско-японской войны добыча меди здесь почти не уступала добыче железа.

Около 75% добычи в то время уходило на экспорт.

Медные месторождения, в общем рассредоточенные во многих местах (Хонсю, Сикоку, Кю-Сю), в значительной своей части располагались в северной половине острова Хонсю.

Наиболее богатые (Асио) и также весьма значительные медные рудники (Хитаци) прилегают к восточному берегу указанного острова. Добыча меди на о-ве Сикоку (рудники Бесси) вывозились также по путям, проходящим за пределами Японского моря. К Японскому морю тяготели расположенные в северо-западной части Хонсю известные с давних времен рудники Косака, Озаридзава и Ани.

После прокладки железной дороги Акита—Хиросаки—Аомори она сделалась ближайшим путем для вывоза этой руды.

К северо-западу от медных разработок, на самом берегу Японского моря у Фукаура, происходила также добыча марганцевой руды, достигавшая в те времена 3-4 тысячи тонн в год.

Перевозка как медной, так и особенно марганцевой руды (благодаря близкому расположению рудников к берегу) могла дать

[1] Камаиси расположен на восточном берегу северного Хонсю близ берега. Железные рудники о-ва Хоккайдо в то время не пользовались известностью.

возле северо-западного побережья Хонсю незначительный поток каботажных перевозок из района Аомори—Акита (Цуцидзаки).

Наравне с продолжающейся постройкой железных дорог в самой Японии, незадолго до войны было приступлено к постройке первых железнодорожных линий в Корее. В сентябре 1899 г. было открыто движение поездов по короткой линии Чемульпо—Сеул, в августе-сентябре 1901 г. одновременно с обоих концов была начата работа по постройке железной дороги Фузан—Сеул. Это строительство, весьма важное в военном отношении, должно было вызвать приток строительных грузов и подвижного состава к обоим Корейским портам.

Короткий морской путь от Симоносекского пролива в Фузан мог являться в известной мере открытым для нападения со стороны Японского моря, однако, при протяжении всего в 100 миль его легко можно почти полностью проходить в течение темного времени суток.

Строительство железных дорог в Корее могло вызвать усиление перевозок шпал и строительного леса из северных портов Японии — в частности из специализировавшегося по этой части порта Отару (на Хоккайдо).

Каменноугольные богатства Японии сосредоточены в основном в двух отдаленных один от другого районах: 1) в западной части острова Кю-Сю и 2) на о-ве Хоккайдо.

Наибольшее количество угля добывалось в первом районе, разрабатываемом уже более четырех столетий.

В конце XIX века угольные бассейны Кю-Сю давали ежегодно около полутора миллионов тонн угля, частично потреблявшегося в пределах самого о-ва, но главным образом вывозившегося через три углевывозных порта: Модзи, Нагасаки и Куциноцу.

В Модзи и Нагасаки уголь поступал с мест добычи по железным дорогам; Куциноцу (а частично и Нагасаки) получали уголь копей Миике при помощи мелких, преимущественно парусных, каботажных судов по заливу Симабара.

Питание углем промышленных и населенных пунктов о-ва Хонсю и его железнодорожного транспорта происходило в то время преимущественно через посредство Модзи. Основную роль в угольных каботажных перевозках, производившихся, главным образом, по Внутреннему морю Японии, играли многочисленные флотилии мелких парусников.

Даже и в наши дни этот вид транспорта играет ведущую роль в морских перевозках угля между японскими портами. Так например, в течение 1927 г. в порту Вакамуцу (вблизи Модзи), развившемуся уже после русско-японской войны (и в значительной мере заменившему Модзи в отношении вывоза угля), грузилось углем 47 тысяч парусников и только 4 600 пароходов.[1]

---

[1] В весовом выражении соотношение этих чисел определилось в 1927 г. цифрами: 5,5 млн. т для парусников и 4,5 млн. т для пароходов. «Нет другой такой гавани в Японии»,—пишет Л. Мекинг про Вакамуцу,—«где наблюдалось бы такое одновременное скопление судов». Во внутреннем бассейне, на значительных частях акватории гавани, у каждой излучины сквозного фарватера, у обоих

Второй угольный район Японии — на острове Хоккайдо, начат разработкой в 1882 г. К началу войны 1904—1905 гг. уголь здесь добывался в копях Юбари, Сораци, Поронай, Икусумбецу.

Два железнодорожных выхода из этого угольного района: 1) на юг — к Тихоокеанскому порту Муроран и 2) на запад — к порту Отару — давали начало дальнейшим угольным потокам по морю. Так, в 1900 г. через Отару было вывезено около 35 тысяч тонн угля,[1] в 1899 г. через Муроран — около 66 тысяч.

Как муроранский уголь, так и экспортируемый через Отару мог направляться и по Японскому морю. Однако, в мирное время интенсивность этих угольных грузопотоков была незначительна.

Даже в предположении, что весь вывозимый из этих портов уголь направлялся бы через Японское море (а на самом деле это, конечно, не так), и тогда интенсивность этого грузопотока угля из обоих портов выразилась бы скромной цифрой — около 100 тысяч тонн в год. Фактически Муроран в 1901 г. посетило 97 пароходов, а из Отару в 1902 г. вышло 71. В сумме для обоих — 168 пароходов в год или в среднем для Мурорана один пароход в 3-4 дня, а для Отару — в 5 дней.

Вывоз из Отару включал в себя не столько уголь, сколько железнодорожные шпалы, экспортируемые, главным образом, в Северный Китай и Корею.[2]

Военный флот Японии питался в довоенное время преимущественно двумя сортами отечественного угля: 1) из копей Карацу (о. Кю-Сю) и 2) копей Юбари (о-ва Хоккайдо). Склады военных портов, расположенных на Кю-Сю и в Японском Внутреннем море, получали, главным образом, уголь Карацу, военная база Иокосука — Юбарский с Хоккайдо. Следовательно, пути снабжения японских военных портов топливом отечественного происхождения проходили неблагоприятно для атак русских крейсеров.

Южные порты (Сасебо, Куре, о-в Цусима) очевидно снабжались углем с Кю-Сю. Для угля из Юбари кратчайший путь к Иокосуке лежал через порт Муроран на Тихоокеанском берегу о-ва Хоккайдо и далее океаном.

Снабжение углем молодого в то время военного порта Майдзуру, расположенного почти в равном расстоянии как от углевывозных портов о-ва Кю-Сю, так и от портов севера — Отару и Муроран могло итти только через Японское море.

берегов видны целые леса мачт парусников. На участке от Вакамуцу до Внутреннего моря, в самом Внутреннем море встречается такое количество этих парусных каботажников, как нигде в водах Европы. («Japan's Häfen». Hamburg, 1931, стр. 295, 296).

[1] «Sailing Directions for Japan», First Edition. London, 1904.

[2] Оба эти грузопотока оказались фактически проверенными в ходе войны захватом владивостокскими крейсерами двух английских пароходов: 1) «Аллантона» (16.6.04), шедшего с грузом угля из Мурорана якобы в Сингапур (предыдущим рейсом «Аллантон» отвез груз угля из Мурорана в Сасебо), и 2) «Чельтенхема» (2.7.04), шедшего с грузом шпал и прочего леса из Отару в Фузан. До того «Чельтенхем» в марте и в мае совершал подобные рейсы из Отару и Аомори, в Чемульпо и Фузан.

Английский кардиф в мирное время японскими кораблями почти не употреблялся, однако, содержался в некотором количестве на складах военных портов для использования миноносцами (а также и другими кораблями при испытаниях на полный ход).

Перенесение с начала войны передового базирования японского флота в Желтое море (на о-ва Эллиот) должно было удлинить морские пути снабжения его углем, сохранив в основном географию этого снабжения из южных углевывозных портов.

Однако, усиление потребления угля в боевой обстановке могло потребовать добавочного подвоза к южным базам и в Желтое море северного каменного угля из портов острова Хоккайдо.

В таком случае интенсивность этого угольного потока по Японскому морю должна была усилиться.

Военное значение нефти в 1904 г. было далеко не столь велико, как в настоящее время. Не было развитого автотранспорта, не существовало авиации, нефтяное топливо на кораблях военного флота не имело широкого распространения. Добыча нефти внутри страны, тогда еще в зачаточном состоянии, сосредоточивалась в районе Ниигата, в котором первые разработки начались в 1873 г. и в гораздо меньшей степени—в Акита (с 1902 г.) и Сидзуока (70-е годы XIX века). Потребление нефтепродуктов для целей освещения, топливных и профилактики в полевом хозяйстве превзошло собственную добычу. Нефтеперегонные заводы были известны около Нагаока (кен Ниигата), а для привозной калифорнийской нефти — с 1905 г. около Иокогамы (завод этот вскоре закрылся).

За последнее десятилетие перед русско-японской войной ввоз нефти из США (около 70%) и из России (около 30% всего ввоза нефти), в значительной мере в виде керосина, показал серьезный рост потребности в этом продукте.

Ввоз его в Японию во время войны ограничивался, очевидно, водами Тихого океана (из США).

Выше уже указано, что порт Ниигата не играл в то время роли нефтеэкспортного порта в сколько-нибудь серьезном значении этого слова.

Хлопок в те годы шел в первую очередь из Китая и Индии и в меньшей степени из США. Потребителями его остались и после начала войны те же хлопчатобумажные, прядильные и ткацкие фабрики Японии, главная масса которых сосредоточивалась и тогда в районе Осака и соседних с ней кенах.[1] Осака производила 42% хлопчатобумажной пряжи всей страны: Хиого (часть города Кобе), Киото и Нара добавляли еще около 9% всего производства Японии.

Кобе и Осака были главнейшими портами ввоза хлопка. Морские пути подвоза к ним лежали за пределами Японского моря.

По самому характеру потребления **ввоз продуктов питания** мог бы, казалось, быть более рассредоточенным, нежели другие отрасли импорта. Однако, в Японии больше, чем в некоторых других стра-

[1] Кен—административное деление территории.

нах, он сосредоточен в единичных крупнейших портах, как Кобе с Осакой и Иокогама.

Рис, являясь важнейшей статьей во ввозе всех пищевых продуктов, ввозился в Японию в подавляющей части через Кобе — Осака. Осака и близлежащий более глубоководный Кобе исторически сложились в качестве главных центров торговли рисом. В 1897 г. из ввезенных в Японию 378 тысяч тонн риса, 240 тысяч пришлось на Кобе.

Ввоз через Кобе с Осака вместе определился тогда в 70% от всего ввоза этого продукта в страну.

20% пришлись на долю Иокогамы, а остальные 10% — на Нагасаки и все прочие порты Японии.

Дальнейшие перевозки к пунктам потребления совершались путем каботажа и в меньшей степени сухопутного транспорта.

Перевозка армии и сопровождающих ее рабочих на континент, конечно, должна была направить и часть ввоза продуктов питания по новому руслу. Эта часть грузов, очевидно, могла пойти на пароходах, фрахтованных непосредственно в Чемульпо, Цинампо и другие порты Желтого моря.

Под конец войны уже в 1905 г. Япония мобилизовала свыше одного миллиона человек. Это составило несколько менее 3% населения страны. Создавшийся, таким образом, новый, важный в военном отношении, грузопоток по Восточно-Китайскому и Желтому морям не мог, однако, существенно ослабить подвоз продуктов питания непосредственно в Японию.

Состав тоннажа. Важным обстоятельством в операциях против морской торговли Японии являлся состав тоннажа, на котором происходили перевозки грузов.

В 1899 г. в японские порты вошло (и вышло) около 1 200 иностранных пароходов с общим тоннажем в 2,2 миллиона тонн и 120 иностранных парусников с тоннажем 139 тысяч тонн. В то же время число посетивших японские порты японских судов определялось соответственно 1 100 пароходов с тоннажем в 1,4 миллиона тонн и 1 100 парусников с тоннажем в 54 тысячи тонн (в последнем случае не считая джонок). Таким образом, в тоннаже, достигшем в 1899 г. 3776 тонн, 63% приходилось на долю иностранных флотов и 37% — на долю японского.

Состав японского парового коммерческого флота перед войной (по данным «Ллойдс Реджистер за 1903—1904 гг.») приведен в табл. 10.

Сверх указанного в табл. 10, судя по данным 1901 г., под японским флагом плавало не менее 350 пароходов меньшего, чем 100 *т* тоннажа.

Три крупные японские пароходные компании, получавшие от правительства субсидии: Ниппон Юзен Кайша, Осака Шозен Кайша и Тойо Кайсен Кабусики Кайша — являлись обладателями наибольшего числа крупных пароходов.

68 пароходов порядка 100 *т* брутто и выше принадлежало компании Ниппон Юзен.

ТАБЛИЦА 10

Состав японского парового торгового флота по числу судов различного тоннажа (брутто)

	Число судов	
Более 5 000 *т*	21	167
От 4 000 *т*, но менее 5 000	4	
„ 3 000 „ „ „ 4 000	17	
„ 2 000 „ „ „ 3 000	40	
„ 1 700 „ „ „ 2 000	23	
„ 1 400 „ „ „ 1 700	27	
„ 1 200 „ „ „ 1 400	15	
„ 1 000 „ „ „ 1 200	20	
„ 800 „ „ „ 1 000	6	349
„ 600 „ „ „ 800	32	
„ 400 „ „ „ 600	60	
„ 200 „ „ „ 400	81	
„ 100 „ „ „ 200	170	

22 парохода были во владении Осака Шозен и 4 из числа наикрупнейших составляли флот Тойо Кайсен.

Очевидно, значительное число судов этих *поддерживаемых правительством* компаний предназначалось к переводу в случае войны в военные транспорты и вспомогательные корабли для военного флота.

Известно было, что в японо-китайскую войну число военных транспортов было доведено до 130 судов с общим тоннажем в 230 тысяч тонн.

Война с Россией должна была вызвать более напряженные войсковые перевозки.

В первую очередь на непосредственные нужды войны, очевидно, должны были пойти японские пароходы.[1] А более крупных из них, наиболее пригодных для военной транспортной службы, было 167 (более тысячи тонн брутто).

Очевидно, что можно было пополнять эту убыль торгового тоннажа новыми покупками, но, очевидно, также, что в конце концов *участие японского флага на линиях внешних торговых сношений Японии с началом войны неизбежно должно было сильно снизиться.*

Да и в каботажной торговле часть наиболее крупных или наиболее новых *японских пароходов должна была оказаться замененной иностранными судами.*

Это не могло не привести к осложнениям для ведения крейсерских операций против морской торговли.

---

[1] Фактически, по данным Мальтцана, «Японское правительство из 1299 пароходов с тоннажем в 789 494 тонны, бывших в распоряжении страны, взяло 207 наиболее крупных с общим тоннажем 500 000 тонн для своих целей, используя часть из них в виде вспомогательных кораблей, часть как транспорты, а часть для заграждения Порт-Артура» (Мальтцан, т. 2-й, стр. 46).

Для русских крейсеров эти затруднения должны были выразиться в следующем:

1) под японским флагом могли быть встречаемы лишь малые, занятые во внешней или каботажной торговле противника, суда;

2) число встреч с более крупными торговыми судами под японским флагом, идущими самостоятельно без конвоя или иного обеспечения со стороны японских военных кораблей, должно было быть сравнительно низким и

3) наиболее вероятные встречи (осмотр, захват) с торговыми судами под нейтральным флагом, хотя бы и с военной контрабандой, должны были сопровождаться всякого рода политическими затруднениями и дипломатическими протестами.

Так именно в действительности это и случилось.

Владивостокские крейсеры чаще всего встречали или японские парусные шхуны или совсем мелкие устарелые каботажные пароходики.

В двух случаях были встречены и потоплены японские военные транспорты и за все время операций встречено 7 нейтральных больших пароходов.

Пути войсковых перевозок по морю

Необходимость изучения и оценки возможных направлений перевозки японских войск на материк с целью выбора мест нападения на эти перевозки для русских крейсеров была очевидной.

Состав японской армии и ее дислокация по мирному времени были известны (см. таблицу 11 и схему 9).

Из тринадцати дивизий, составлявших в то время японскую постоянную армию, девять были расположены на о. Хонсю, две — на о. Кю-Сю, одна — на о. Сикоку и одна — на о. Хоккайдо.

Известно было расположение их штабов и каждого из полков, входивших в состав дивизий. Таблица 11 дает достаточные для наших целей сведения о дислокации японской армии.

Сопоставив места дислокации штабов дивизий (и полков) с существовавшей тогда сетью железных дорог страны, можно было убедиться, что за ничтожным исключением все стоянки войсковых частей совпадали с начертанием железнодорожных линий.

Сеть железных дорог в то время состояла из:

1) Главной продольной магистрали о-ва Хонсю, протянувшейся от Аомори на Цугарском проливе до Симоносеки — на юго-западной оконечности острова. Проходя вообще ближе к восточному и южному, нежели к западному берегу Хонсю, магистраль эта от района Сендай до Симоносеки почти на всем этом протяжении примыкала к самой береговой черте Тихого океана и Внутреннего моря Японии.

Основной железнодорожной магистралью были обслуживаемы, таким образом, почти все крупнейшие промышленные центры и, конечно, главнейшие порты страны, как Сендай, Токио, Йокогама, Нагойя, Киото, Осака, Кобе, Химедзи, Хиросима, Симоносеки.

ТАБЛИЦА 11

Дислокация по мирному времени японской армии [1]

Дивизии	Место их штабов	Полки, входящие в дивизию, и место их стоянки
Гвардейская	Токио[2]	Пехотные — в Токио. Обе кавалерийские бригады и часть артиллерии—в окрестностях
1-я	Токио	1-й и 2-й—Токио, 15-й—Мацумото, 3-й—Такасаки
2-я	Сендай	4-й и 29-й—Сендай, 16-й—Сибата, 3-й—Мурумацу
3-я	Нагойя	6-й и 33-й — Нагойя, 18-й — Тойохаси, 34-й — Сидзуока
4-я	Осака	8-й и 37—Осака, 9-й—Оцу, 38-й—Фусими
5-я	Хиросима	11-й и 41-й — Хиросима, 21-й — Хамада, 42-й — Ямагуци
6-я	Кумамото (о. Кю-Сю)	13-й и 23-й—Кумамото, 45-й—Кагосима, 46-й — Омура
7-я	Саппоро (о. Хоккайдо)	25-й и 26-й—Саппоро, 27-й и 28-й—Асахигава
8-я	Хиросаки	5-й — Аомори, 31-й — Хиросаки, 17-й — Акита, 32-й — Ямагата
9-я	Каназава	7-й и 35-й — Каназава, 19-й — Цуруга, 36-й — Сакаи
10-я	Химедзи	10-й — Химедзи, 40-й — Тоттори, 21-й и 39-й — Фукуцияма
11-я	Маругаме (о. Сикоку)	12-й и 43-й — Маругаме, 22-й — Мацуяма, 44-й — Коци
12-я	Кокура (о. Кю-Сю)	14-й и 47-й — Кокура, 48-й — Куруме, 24-й — Фукуока

[1] По книге Н. Д. Богуславского „Япония", СПБ, 1904 г.

[2] Все пункты без приведенных в скобках названий островов принадлежат о-ву Хонсю.

Семь из тринадцати пунктов дислокации штабов японских дивизий (2-й, Гвардейской, 1-й, 3-й, 4-й, 10-й и 5-й) были расположены на этой магистрали.[1]

2) От главной магистрали острова Хонсю на западный берег его отходят несколько поперечных линий. Некоторые из них, подойдя к этому берегу, протянулись на небольшое расстояние вдоль него, как бы образовывая отдельные участки будущей второй в то время продольной магистрали Хонсю.

Из поперечных линий главнейшими надо считать: а) Аомори—Хиросаки—Носиро—Акита (в северной части острова), б) Токио—Такасаки — Наойецу — Ниигата, в) Осака — Киото — Цуруга — Каназава — Тояма.

Поперечные железные дороги, обслуживающие некоторые портовые города Японского моря (Носиро, Акита, Ниигата, Наойецу, Цуруга, Сакаи), или города, расположенные вблизи берега (Каназава, Тояма), соединяли с главной магистралью острова еще два места дислокации штабов дивизий, а именно: Хиросаки (8-я) и Каназава (9-я).

Таким образом, все девять дивизий, дислоцированных на Хонсю, могли быть переброшены по железным дорогам к портам Тихого океана и Внутреннего моря Японии. Имелась также возможность сосредоточения войск к некоторым из портов Японского моря и Цугарского пролива (Аомори).

Дивизии, расположенные на островах Сикоку (11-я), Кю-Сю (6-я и 12-я) и Хоккайдо (7-я), могли быть сосредоточены к пунктам посадки следующим образом:

Остров Хоккайдо. Железнодорожное строительство находилось в сравнительно ранней стадии развития. Выходы железных дорог к морю у Мурорана на Тихом океане и в Отару на Японском море давали возможность перебрасывать любой из четырех полков 7-й дивизии к любому из названных портов. Короткая ветка от Хакодате, не соединенная пока с северной системой железных дорог, была доведена только до побережья залива Уциура.

Остров Сикоку. Железные дороги были совсем в зачаточном состоянии. Все полки 11-й дивизии располагались в прибрежных пунктах (Маругаме, Мацуяма, Коци) и могли грузиться на транспорты у берегов острова.

Остров Кю-Сю. Все пункты дислокации полков и штабов обеих расположенных на острове дивизий (6-й и 12-й) вполне соответствовали довольно развитой на Кю-Сю сети железных дорог. Возможность посадки в Нагасаки, Сасебо, Фукуока, Вакамуцу, Модзи и др. была полностью обеспечена.

Железнодорожная система острова Хонсю, на котором сосредоточивалась главная масса японской армии, и расположение удобных, укрытых от ветров и волны, обеспеченных от военной угрозы портов в полной мере позволяли японцам производить посадку на транспорты войск с этого острова как во Внутреннем море, так

---

[1] К северу от Токио и до Сендая магистраль проходила двумя одноколейными ветвями — одна из них у самого берега, другая внутри страны.

и в крупных портах Тихоокеанского побережья (Иокогама, Кобе, Сендай). Посадка в этих портах соответствующим развитием портового оборудования обеспечена от помехи со стороны погоды и в то же время безопасна от нападения. Все это особенно относится к портам Внутреннего моря (Хиросима, Кобе, Осака).

История предыдущей войны (японо-китайской 1894—1895 гг.) подтверждала это. Из Удзина — порта города Хиросима — во время войны с Китаем было отправлено большинство экспедиционных войск Японии.[1]

Из Внутреннего моря, через укрепленный Симоносекский пролив, мимо острова Цусима и вблизи главной военно-морской базы Сасебо перевозка войск к южным и западным берегам Кореи и Квантунскому полуострову представлялась наиболее обеспеченной.

Обе дивизии с Кю-Сю могли непосредственно направляться на материк через порты этого острова и далее — Восточно-Китайским и Желтым морями. Дивизия с Сикоку также имела наиболее обеспеченную коммуникацию с континентом через Внутреннее море.

Только три дивизии, а именно: 9-я (Каназава), 8-я (Хиросаки) и 7-я (Саппоро на о. Хоккайдо) было ближе сажать на транспорты на берегу Японского моря, используя для этого порты Цуруга, Аомори и Отару. Однако, и из этого числа дивизий девятую Каназавскую можно было направить через порт восточного побережья. Железнодорожная перевозка ее через Кобе, а не Цуругу означала бы удлинение пути от пункта расположения штаба до порта посадки менее чем на 200 километров. Изменение же направления перевозки в пользу портов Внутреннего моря давало гораздо лучшие гарантии безопасности от угрозы со стороны крейсерских операций противника.

Однако, следовало спросить себя, может ли такое, хотя и наиболее безопасное и удобное в смысле посадки, сосредоточение бо́льшей части японской армии к портам Тихого океана и Внутреннего моря быть произведено в достаточно короткий срок?

---

[1] Из французских источников было известно, что, например, 2-я дивизия из Сендая была в 1894 г. перевезена в Хиросима по железной дороге на расстояние 1250 километров на 80 поездах, что потребовало 9 суток.

В 1900 г. во время интервенции в Китай для борьбы с так называемым «боксерским» движением была перевезена на материк 5-я дивизия (из Хиросимы) в следующем составе: четыре полка трехбатальонного состава (по 2604 человек в полку), дополнительный батальон из состава 11-й дивизии (868 человек), 1 кавалерийский (360 человек), артиллерийский полк в составе шести батарей (900 человек), четыре батареи сверх того (из них одна осадная), один саперный батальон, команда понтонеров, рота железнодорожных войск, отделение связи, административные службы, обозы. Всего 13 тысяч военнослужащих, 58 орудий и 8 тысяч военных рабочих.

Приказ о мобилизации был отдан 26 июня, 13 июля последний транспорт ушел из Японии. Всего использовано 25 больших и 35 малых транспортов. В течение часа удалось грузить до одной тысячи человек и 30 лошадей. Полная погрузка одного большого транспорта занимала 48 часов. Скорости отправки, достигнутые в 1900 г., не могли, однако, считаться вполне показательными, так как дивизия перевозилась из самого порта посадки. («L'Arme'e et la flotte du Japon», Berger—Levrault, Paris, 1904, стр. 48 и 50).

Было известно, что перевозка войск в Корею и Китай в 1894—1895 гг., общей численностью до 75 тысяч человек, была произведена в течение 8-ми месяцев, т. е. крайне медленно.

Судить о взглядах на японские войсковые перевозки по морю, которые были распространены в русских военных кругах периода 1904 г., можно по следующему:

«Для сосредоточения при современной дислокации в Хиросиме (район 5-й дивизии) остальных восьми дивизий о-ва Хондо (Хонсю — *В. Е.*) потребовалось бы до 80 поездов на каждую или всего 640 поездов.[1] Так как эти поезда должны быть пропущены через один и тот же одноколейный участок Кобе—Хиросима, то, при благоприятных условиях (16 пар поездов в сутки), потребуется на перевозку ближайшей дивизии 5, а для всех 40 + 1 (на пробег и посадку) = 41 день, т. е. 6 недель». «Японский транспортный флот в семидневный срок», — говорит он далее, — «может быть собран у той же Хиросимы в достаточном количестве для одновременного поднятия трех дивизий с их грузами. Следовательно... флоту придется ждать прибытия последней части 3-х назначенных в эшелоне дивизий, примерно, до 19-го дня по объявлении мобилизации».

И далее: «Если Хиросимский порт допускает одновременную посадку 3-х дивизий», то несмотря на удобство и безопасность посадки войск в Хиросиме и вообще в каком-либо другом порту по линии Санио,[2] идущей вдоль берегов Внутреннего моря, она «не представляет выгод в отношении времени».[3]

Другой расчет, сделанный тем же автором, предусматривает одновременную посадку в семи портах и приводит его к следующему:

«К отдельным пунктам побережья Хондо, при условии назначения каждой дивизии отдельного пути, могут быть сосредоточены:

К Аомори	2	дивизии	(8-я и 2-я).
» Сендаю	4	»	(2-я, 8-я, 1-я и Гвардейская).
» Токио	4	»	(Гвардейская, 1-я, 2-я и 3-я).
» Наойецу	1,5	»	(1-я и пехотная бригада 2-й).
» Нагойя (или Иоккаици)	4	»	(3-я, 4-я, Гвардейская и 9-я).
К Цуруга	3	»	(9-я, 3-я и 4-я).
» Осака (или Кобе)	3,5—4	»	(4-я, 3-я 9-я и 10-я).

Время, потребное на сосредоточение перечисленных частей со всем их обозом в названных пунктах, не превысит, повидимому, 7—10 дней, исключая Наойецу, на перевозку дивизий к которому потребуется вдвое больше времени, так как поперечная железно-

---

[1] По расчету Н. Д. Богуславского для перевозки одной дивизии потребуется: 20 пассажирских вагонов для 450 офицеров, 560 товарных—для 14 000 рядовых, 920 товарных — для 4600 лошадей, 300 товарных вагонов (или платформ) — для повозок и грузов; всего 1800 вагонов или 79—80 поездов по 22—23 вагона.

[2] Санио—название железнодорожной компании, которой принадлежала часть главной магистрали, а именно та, которая проходит по берегам Внутреннего моря.

[3] Н. Д. Богуславский «Япония», изд. 1904 г., стр. 300—301.

дорожная линия переваливает здесь через горы и поезда требуют пересоставления.»

При последнем варианте, очевидно, погруженные на транспорты дивизии для перевозки кратчайшим путем из Аомори,[1] Цуруга и Наойецу должны были бы следовать по Японскому морю, т. е. по путям, подверженным нападению из Владивостока.

Не имея возражений против оценки порта Цуруга, как возможного пункта посадки, поскольку последний был расположен в защищенной бухте и имел оборудованный пирс с железнодорожной колеей на нем, нельзя согласиться с отнесением Наойецу к портам, пригодным для посадки.

«Временная стоянка», — говорится о Наойецу в английской лоции, — «выбирается груженными судами в 3-х каб. — 1-й миле от берега... Она открыта норд-вестовым ветрам, при которых, даже если они совсем не сильные, стоянка делается невозможной... Перегрузочные лихтера крепко построены и могут принять до 100 человек.

Для нагрузки судов грузы вручную перебрасываются по мелководью до лихтеров и при помощи их доставляются к борту пароходов. Очевидно этого делать нельзя в свежую погоду... Нет, вероятно, ни одного другого порта в Японии, в котором приходилось бы преодолевать такие трудности... Только в течение нескольких дней в летнее время судно может послать на берег свою шлюпку».[2]

Особенно был непригоден Наойецу для посадки войск в зимние месяцы войны, когда господствующими ветрами на всем дальневосточном театре являются холодные, дующие с континента Азии, норд-весты и норды.

Только недостаточной оценкой Наойецу в морском отношении со стороны Н. Д. Богуславского в его очень содержательной в целом работе можно объяснить эту ошибку.

Таково было положение для оценки возможных пунктов посадки японских войск.

Каковы же были основания для суждения о возможных направлениях их морских перевозок и пунктах высадки?

Для ответа на этот вопрос надо остановиться на планах войны, вырабатывавшихся русским командованием перед войной 1904—1905 гг.:

1. Записка о мобилизационной и боевой готовности Приамурского военного округа в начале 1900 г. (план 1900 г.): «Ведение операций в Манчжурии дает японцам больше шансов на успех, чем в Южно-Уссурийском крае.... Таким образом, можно предполагать, что в ближайшем будущем вероятными главными театрами военных действий

---

[1] Аомори, как отмечалось, будучи пунктом значительной сезонной миграции рыбопромышленников на Хоккайдо и обратно, являлся в то же время местом стоянки одного из полков 8-й Хиросакской дивизии, следовательно, имел казармы и был приспособлен для перевозок.

[2] Английское руководство для плавания для Японии, Кореи и пр., 1-е изд., 1904 г., стр. 665.

для войск Приамурского округа будут: Корея или Южная Манчжурия и второстепенными — Приморская область».[1]

2. План 1901 г. Особенностями плана 1901 г. являлись: «1) Перенос района сосредоточения центрального или Манчжурского корпуса... к югу к линии Мукден-Ляоян-Хайчен; 2) окончательное торжество мнения, что войска Южно-Уссурийского корпуса не должны быть пришиты к обороне районов у Владивостока, а могут быть двинуты и в Манчжурию; 3) более определенно высказанное предположение, что главнейший удар японских сил будет направлен на Южную Манчжурию; 4) сосредоточение нашей эскадры к Порт-Артуру...».[2]

3. План 1903 г. «Составитель плана считает: 1) что Китай тем или иным способом, но окажет помощь Японии, 2) что главные операции японцев будут направлены на Порт-Артур; против Владивостока надо ожидать только демонстраций, 3) что наш флот не помешает свободной высадке японского десанта, 4) что наиболее вероятной высадкой будет высадка японцев у Инкоу; следовательно, если мы тем или иным путем заставим их высадиться у другого пункта, например в бухте р. Ялу, то это уже будет большим успехом с нашей стороны... и 17) что судьба кампании должна решаться на Манчжурском театре».[3]

4. План 1903 г., составленный во временном штабе наместника. «Объявив войну России»,—пишет автор плана,—«Япония может: 1) ограничиться прочным занятием Кореи, 2) заняв Корею, попутно, для подготовки там базы, направить главный удар на наши войска в Южной Манчжурии и на крепость Порт-Артур и 3) главный удар направить на крепость Владивосток и Южно-Уссурийский край...».

Однако, далее в плане отмечается: «Все условия обстановки складываются так, что только успех японцев на правом фланге нашего стратегического фронта, а именно в Южной Манчжурии и на Ляодуне, сулит им решительные и серьезные результаты. Таким образом, сюда и будет по всей вероятности направлен главный удар нашего будущего противника. Против крепости же Владивостока японцы ограничатся одной демонстрацией».[4]

Таким образом, все планы войны до самого последнего, относящегося к осени 1903 года, делали вывод о том, что главным направлением японского удара будет избран Манчжурский театр, в частности Южная Манчжурия и Порт-Артур. Направление же на Владивосток—лишь вспомогательное, вернее—демонстративное.

Следовательно, ожидать перевозок японских войск приходилось в первую очередь в Корею и Манчжурию, до Инкоу (иначе говоря, до Печилийского залива) включительно.

---

[1] «Русско-японская война» (сухоп.), т. I, стр. 190.
[2] Там же, стр. 196.
[3] Там же, стр. 207—209. План разработан штабом Приамурского военного округа в 1903 году весной. Основные положения его вошли в окончательный план, разработанный временным штабом наместника осенью 1903 г.
[4] Там же, стр. 233.

Однако, в более точном определении пунктов высадки и самих путей перевозок войск по морю были разногласия. Здесь все зависело оттого, чего сможет достичь в борьбе с противником русский флот.

Так, в 1901 году говорилось, что «численный перевес японского флота не позволит развить активные действия нашего флота и последнему придется ограничиться сравнительно скромной задачей: по возможности замедлить время высадки противника».[1]

В 1903 году начальник временного Морского штаба наместника адмирал Витгефт на запрос генерала Флуга о возможностях русского флота для воспрепятствования высадки противника в Желтом море и Печилийском заливе отвечает, что «пока наш флот не разбит», то обе операции (т. е. высадка у Инкоу или в Корейском заливе Желтого моря, кроме судовых десантных партий с крейсеров) «немыслимы» и далее:

«Но возможности разбития нашего флота японским в районе Желтого моря и Корейского залива даже при теперешнем соотношении сил лично я не допускаю».[2]

Из этой ведомственно-патриотической самоуспокоенности вытекало, что высадка японских войск мыслима «только в ближайшем расстоянии от японских островов, т. е. в Фузане или в лучшем для японцев случае — в Гензане или Цинампо».[3]

«План стратегического развертывания, составленный в Штабе наместника»,—читаем дальше,—«предусматривал и тот случай, если бы в период сосредоточения наших главных сил в Южной Манчжурии выяснилось, что японцы высаживаются на берегах Северной Кореи, например, в бухте Гашкевича».[4]

Из всего приведенного вытекало, что конечной целью японских перевозок составители русских планов считали в первую очередь— Желтое море и даже Печлийский залив (Инкоу), но возможным считались также перевозки в Фузан, Гензан и даже, под самым носом русских владивостокских крейсеров, в залив Гашкевича.

При таких взглядах (Гензан, б. Гашкевича) объекты для действия русских крейсеров были бы весьма действительными и доступными. Но этого, как известно, не случилось. Между тем в план японского командования с началом военных действий входило одновременное выполнение следующих операций: 1) высадка четырех батальонов (по одному от каждого полка 12-й дивизии) в Чемульпо для немедленного занятия столицы Кореи—Сеула и 2) атака японским флотом под командой Того русской эскадры на порт-артурском рейде.

Отправленные на трех транспортах («Д а й р е н М а р у», «Х е й д з е М а р у» и «О т а р у М а р у») из Сасебо в ночь на 6 февраля 1904 г. японские батальоны в течение ночи на 9 февраля были высажены в Чемульпо.[5]

---

[1] «Русско-японская война» (сухоп.), том. I, стр. 193. Утвержденные царем соображения военного министра от 10 августа 1901 г.

[2] Там же, стр. 233.

[3] Там же, стр. 234.

[4] Там же, стр. 236.

[5] Два батальона были из Кокура—один из Фукуока и один из Омура. Не будучи отмобилизованы, они составили отряд численностью в 2500 человек.

В эту же ночь миноносцы адмирала Того успешно атаковали русскую эскадру в Порт-Артуре.

Опыт указанных операций в значительной степени решил для японцев вопрос о направлении дальнейших перевозок японских войск по морю в пользу высадки в Желтом море.

Это решительно ограничило на весь период активных действий русских владивостокских крейсеров возможности атак наиболее существенных для хода войны объектов—войсковых транспортов противника.

Мы не имеем вполне исчерпывающей картины того, как и где за все время войны происходила посадка и отправка японских войск из отечественных портов.

Том 2 японского «Описания военных действий на море в 37—38 гг. Мейдзи», специально посвященный совместным действиям японских флота с армией, довольно скупо сообщает о конкретных местах посадки на транспорты японских войск, однако, некоторое, хотя и неполное, освещение этого вопроса сделано нами в последующих главах.

Владивосток и бухты Приморья как пункты базирования

Из двух военных портов русского Тихоокеанского флота Владивосток как база имел значительные преимущества перед Порт-Артуром (схемы 2 и 3).

Расположенный на южной оконечности полуострова Муравьев Амурский, прикрытый с моря обширным о-вом Русский, Владивосток в качестве естественной якорной стоянки флота может быть отнесен к наилучшим в мире.

Бухта Золотой Рог, окруженная со всех сторон сопками, укрыта от взоров со стороны моря.

Бухта сама по себе, быть может несколько тесная для стоянки большой эскадры,[1] вполне обеспечивала полный простор для стоянки отряда владивостокских крейсеров и тех местных судов (миноносцев, транспортов), которые были приписаны к расположенному в городе Сибирскому флотскому экипажу.

Кроме Золотого Рога к владивостокской базе нужно отнести многочисленные окружающие бухты, как Новик, Диомид, Улисс, Патрокл и многие другие. Бухта Новик, не уступающая по размерам Золотому Рогу, в свою очередь могла вместить значительную эскадру. Небольшой канал, прорытый через перешеек, между проливом Босфор Восточный в б. Новик, давал возможность укрытого прохода в последнюю из Золотого Рога малых кораблей.

Люди были посажены на первые два транспорта, на третьем пошла временная пристань, паровые катеры и прочие высадочные средства.

В качестве высадочных средств использовали плоскодонные кунгасы с подъемной способностью в 50 человек. «Official History» (Naval and military) London, 1910, стр. 46 и 52.

[1] Летом 1903 года в ней временно размещались, однако, почти все корабли Порт-Артурской эскадры.



Рис. 16. Владивосток в 1904 г.

Бухта Золотой Рог, сообщаясь с проливом Босфор-Восточный, имеет через него два выхода: 1) на восток в залив Уссурийский, 2) на запад—в залив Амурский.

Оба эти залива являются частями залива Петра Великого, размеры которого от залива Посьет на западе до залива Америка на востоке определяются протяжением около 100 морских миль.

Из двух омывающих полуостров Муравьев-Амурский заливов: 1) залив Амурский прикрыт цепью островов (в 1904 году почти не населенных), тянущейся от о-ва Русский (Казакевча) на юго-запад до возвышенного мыса Гамова; 2) залив Уссурийский, гораздо более открытый со стороны моря, отличается отсутствием островов, преграждающих вход в него. Лишь на восточном фланге у входа в Уссурийский залив расположен возвышенный о-в Аскольд (с маяком того же наименования), а при входе из Уссурийского залива в пролив Босфор-Восточный — островок Скрыплев (тоже с маячным зданием).

Глубины залива Петра Великого и больших заливов, его составляющих, повсюду, за исключением самых прибрежных участков, допускают свободное маневрирование кораблей любой осадки.

Постановка мин заграждения во время русско-японской войны, ограниченная глубинами около 100 метров, оказывалась возможной в пределах всего залива Петра Великого. Изобата в 100 метров являвшаяся пределом постановки мин того времени, отстоит от входов в пролив Босфор-Восточный на 30—40 морских миль.

Главным неудобством Владивостока считалось замерзание.

Оно распространяется здесь на наиболее укрытые бухты, как Золотой Рог, Новик и др., так и на более крупные заливы, как Амурский, Посьета и пр.).

Однако, сплошной ледяной покров, достигающий в укрытых заливах и бухтах толщины 60—85 *см*, образуется только в укрытых с моря водоемах. Залив Уссурийский, будучи открыт широким раструбом в сторону моря, не покрывается сплошным льдом, но заполняется плавающим в виде ледяного припая у берегов, разламываемого волной и выносимого ветром в море.

До 1904 г. считалось, что навигация во Владивостоке прекращается в среднем на 110 дней (с конца декабря до середины апреля). Это обстоятельство являлось постоянным поводом для русских командующих в пользу «поисков незамерзающего порта».

После появления во Владивостоке ледокола «Надежный» [1] (впоследствии «Красный Октябрь», а ныне «Давыдов») поддержка навигации оказалась возможной и в зимнее время. Во всяком случае западная часть бухты Золотой Рог и ее внешнее колено, протянувшееся с севера на юг к проливу Босфор-Восточный, сделались доступными при помощи ледокола для паровых судов. В этой западной части бухты расположен торговый порт Владивостока, в ней же зимой 1903—1904 и 1904—1905 гг. стояли крейсеры Владивостокского отряда.

---

[1] «Надежный» построен в 1896 г. в Копенгагене, 2920 л. с., длина 54,8 *м*, ширина 12,95 *м*, осадка 5,4 *м* (см. рис. 15).

Снабжение углем Владивостока было вопросом первостепенной важности. Крейсерско-набеговые операции требовали больших расходов и высокого качества угля. Русский флот в те времена был приучен к кардифскому углю, который надо было подвозить из-за границы.

Во Владивостоке в феврале 1904 г. имелось 57 тысяч тонн кардифа и 8,6 тысячи тонн мягкого угля. Местный (сучанских копей) уголь не был признан годным для военных судов, а заграничный приходилось доставлять морем.[1]

Каждый из дальних походов Владивостокского отряда вызывал расход в сумме около пяти тысяч тонн угля на три крейсера. К этому



Рис. 17. Рейд Владивостока перед русско-японской войной. На заднем плане—выход в пролив Босфор-Восточный, справа—мыс Эгершельд, вдали—очертания Русского острова.

надо добавить еще расход на якорной стоянке и на кратковременные выходы крейсеров вблизи Владивостока, на транспорт «Лена», на миноносцы и малые транспорты владивостокской базы: «Якут», «Алеут», «Камчадал» и др. Очевидно, что запас кардифа в 57 тысяч тонн надо было считать, при отсутствии нормального подвоза морем, весьма ограниченным.

И действительно, к началу июня 1904 г. количество кардифа на складах порта снизилось до 40 тысяч тонн (мягкого же угля и брикета несколько прибавилось, т. е. стало 13 тысяч тонн).[2]

Понятны поэтому те организационные меры, которые предпринимались командованием Тихоокеанского флота и крейсерского отряда для экономии угля, понятно стремление заменить, хотя бы по некоторым из потребностей, кардифский уголь местным сучанским, сахалинским, японским или австралийским. Понятен, например, приказ

---

[1] «Русско-японская война», кн. 1, стр. 25.
[2] Дело Лен. Отд. Центр. Исп. Архива № 133, стр. 29.

(февраль 1904 г.) командующего Тихоокеанским флотом адмирала Макарова, содержащий фразу о том, что «уголь — это жизнь».

Расчета на регулярный подвоз угля из-за границы, учитывая сложившуюся с начала войны обстановку, характеризовавшуюся тем, что входные в Японское море проливы могли находиться под наблюдением японцев,—делать не приходилось.

Однако, одиночные угольщики время от времени во Владивосток прорывались.

Так, за первое полугодие войны, пользуясь климатическими особенностями театра—частыми в летнее время туманами и слабым надзором противника в Лаперузовом проливе, во Владивосток пришел с грузом угля германский пароход «Эльза» (5. 6. 04), через пять дней после него к Русскому острову подошел немецкий «Тибериус», коснувшийся у о-ва Скрыплева японской мины, но все-таки добравшийся до Золотого Рога.

20 июня 1904 г. привез около 6 000 тонн кардифского угля пароход «Глаудиус» и приблизительно в те же дни пришел во Владивосток захваченный крейсерским отрядом в юго-восточной части Японского моря английский «Аллантон», с грузом в 6 500 тонн японского угля из Мурорана.

Еще позднее пришел английский пароход «Карляйль».

Благодаря такому подпитыванию и, очевидно, некоторому подвозу по железной дороге, а также потому, что после боя 14 августа крейсеры в дальние крейсерства уже не ходили, запасы угля во Владивостоке даже возросли, и в декабре 1904 г. на складах порта находилось:

кардифа	—	80 000	тонн
вестфальского	—	2 500	»
австралийского	—	5 000	»
японского	—	4 700	»
ньюкастля	—	5 800	»
брикета (кардиф)	—	12 500	»

Всего около 110 тысяч угля иностранных марок.

Кроме того, там было 22 тысячи тонн различных сортов местных дальневосточных углей. При этом почти половина этого последнего запаса состояла из углей сахалинских (дуйских и мгачинских рудников). Вообще местные угли русского побережья и о. Сахалина эксплоатировались в то время очень слабо.

Уже отмечалось, что задолго до войны С. О. Макаров писал о необеспеченности русского флота на Востоке своим углем в то время, когда под самым Владивостоком были известны почти нетронутые залежи угля.

Лучшие угольные месторождения Приморья—сучанские, разведки которых произведены были еще в девяностых годах прошлого века, только с 1907 г. начали правильно разрабатываться. Лишь через два года после войны сучанские копи были соединены узкоколейной железной дорогой с Владивостоком. [1]

---

[1] Унтербергер. «Приамурский край», 1906—1910 гг. (СПБ, 1912). стр. 132—134.

Несмотря на то, что в группе сучанских углей имелись пласты, не уступающие кардифу,—вследствие отсутствия железнодорожной связи и недостаточной изученности качеств угля, сучанское месторождение для владивостокских крейсеров не могло являться источником пополнения. [1]

Остальные разработки вблизи Владивостока и вообще в Приморской области давали уголь невысокого качества, принадлежащий к категории бурых углей, т. е. непригодный для сжигания в котлах боевых кораблей.

На Сахалине разработка угля для местных нужд известна с 1853 года. Угольные копи в Дуэ (близ Александровска) давали уголь лучшего качества, однако, добыча была крайне ограничена условиями подневольной разработки царской каторги. Отсутствие удобных портов на острове, самые примитивные методы погрузки с необходимостью перегрузки с барж на корабли на почти открытом рейде—все это сильно ограничивало возможности вывоза сахалинского угля.

Летом 1904 г. подвоз сахалинского угля во Владивосток производился в ограниченном количестве. Было мало транспортов, да и коммуникации, хотя и проходившие возле берегов Приморья, не могли считаться вполне обеспеченными от нападения японцев.

Обращает на себя внимание полное отсутствие в начале войны каких бы то ни было угольных складов для снабжения русских крейсеров и других кораблей на побережье Приморья вне Владивостока. Общеизвестно, какие значительные физико-географические удобства представляет побережье Японского моря для выбора обеспеченных якорных стоянок: исключительно изрезанное глубоководными заливами и бухтами побережье залива Петра Великого, ряд бухт на северо-восток от залива Америка, как, например, бухта Преображения, заливы Владимира и Ольги, залив Советская (в то время Императорская) гавань и, наконец, залив Де-Кастри.

Все эти якорные стоянки могли явиться местами создания хотя бы небольших «на всякий крайний случай» топливных станций.

Владивостокскому отряду при его возвращении из каждого почти крейсерства приходилось считаться с некоторой, иногда весьма значительной, вероятностью встречи с противником на обратном пути к Владивостоку. Крейсеры обычно имели при этом сильно израсходованные запасы угля. Был случай (после июльского похода в Тихий океан), когда преждевременное возвращение было вызвано недостатком угля.

В таких случаях хотя бы небольшие склады угля в некоторых из упомянутых бухт могли оказать неоценимую услугу.

Правда, эти бухты были не защищены от нападения противника. Правда, они почти не были населены и почти не имели дорожной связи с остальными частями Приморья по сухому пути. Но слабость населенности и отсутствие связи в то время имели и некоторые положительные стороны.

---

[1] Характерно, что в числе запасов Владивостокского порта в декабре 1904 г. значилось около 10 тысяч тонн сахалинского дуйского угля, около 3 тысяч — мгачинского и всего лишь 27 тонн сучанского.

Владивосток—город с громадным процентом китайского и корейского населения, среди которого очень легко могли укрываться и, очевидно, укрывались многочисленные шпионы противника. Владивосток, расположенный совсем близко от корейской и манчжурской границ, отнюдь не был обеспечен от японской разведывательной агентуры. В этом отношении более далекие бухты Приморья, отделенные от внешнего мира почти непроходимым (по тем временам) лесистым и диким хребтом Сихотэ-Алинь, в значительной степени могли гарантировать до поры до времени тайну и безопасность таких вспомогательных складов.

В позднейший период войны для эвентуальных операций у японских берегов владивостокских малых миноносцев в заливе св. Ольги был создан такой угольный склад.[1] Он никогда не подвергался нападению японских кораблей.

Ремонтные средства Владивостока определялись в первую очередь наличием в нем единственного большого сухого дока, который, в пределах русской территории на Дальнем Востоке, мог принять любой из кораблей русского Тихоокеанского флота, в том числе и любой из владивостокских крейсеров.

Кроме того, имелся пловучий док, пригодный для подъема меньших кораблей.[2] Был начат постройкой новый сухой док, до конца войны оставшийся неготовым к использованию.

О недостатках оборудования Владивостокского порта в период до русско-японской войны было исписано много бумаги.

Так, в 1897 г. командующий Тихоокеанской эскадрой доносил о крайнем недостатке в портовых пловучих средствах: «Для наливки котлов пресной водой имелся в порту только один водяной бот. Наполнение котлов водой на крейсерах «Рюрик», «Адмирал Нахимов», «Адмирал Корнилов» и «Дмитрий Донской» заняло время с 8 по 19 июля, т. е. 11дней.

Погрузка угля производилась еще медленнее. Так, например, «Рюрик» принял 600 тонн в 7 суток..., а чтобы принять на 4 упомянутых крейсера 1770 тонн, потребовалось времени 17½ суток».[3]

Когда адмирал Дубасов, уже после занятия Порт-Артура, пришел во Владивосток для ремонта кораблей, ему пришлось телеграфировать в Петербург, что Владивостокский порт попрежнему не удовлетворяет потребности эскадры:

«Без материалов работать невозможно, а в Порт-Артуре их нет и во Владивостоке их недостаточно... Все оказавшееся в порту уже разобрано нашими судами, и теперь порт покупает на рынке то, что можно найти, таким образом уже 1½ года эскадра живет случайными присылками и мелкими покупками... Большая часть исполнявшихся

---

[1] Показания командира Владивостокского порта Греве на следственной комиссии о Цусимском бое.

[2] Размеры сухого дока 167,6 *м* на 27,4 *м* на 9,1 *м*. По длине самым большим из кораблей Тихоокеанской эскадры был «Громобой» (146,5 *м*), наибольшую ширину имел порт-артурский броненосец «Цесаревич» (23,2 *м*).

Пловучий док из двух секций, грузоподъемностью по1500 т каждая, использовался для малых судов-транспортов и миноносцев.

[3] «Русско-японская война», Введение, ч. I, стр. 177.

в этом году дефектов осталась от прошлого года, хотя суда и чинились во Владивостоке до наступления морозов; если бы суда не произвели ремонт в Японии, большая часть их не могла бы теперь двигаться».

«При настоящих средствах наших портов,— без японских заводов и снабжения от Гинзбурга[1] к крайнему прискорбию (пропущено слово «обойтись».—*В. Е.*) невозможно и, если какие-либо затруднения закроют нам эти средства, эскадра очутится в безвыходном положении».[2]

В сентябре 1899 г. адмирал Гильтебрандт в докладной записке управляющему Морским министерством, доказывая нобходимость для успешных действий флота оборудованной и защищенной гавани, писал:

«Такая гавань имеется только во Владивостоке; доков только 2, на расстоянии более тысячи миль один от другого;[3] запасов в портах нет, нет и пловучих средств для приема их судами, а мастерские с пагубно малым числом станков и инструментов».[4]

К 1903—1904 гг. значительных улучшений во Владивостоке не произошло, так как главная доля ассигнуемых средств пошла на вновь осваиваемый Порт-Артур. В конце лета 1903 г. с 4 августа по 23 сентября Владивосток последний раз посетили шесть броненосцев Порт-Артурской эскадры. Стоянка здесь была ими использована для последовательного ввода в док.

К зиме 1903—1904 гг. во Владивостоке остаются только корабли крейсерского отряда, транспорты и малые миноносцы Сибирского экипажа. Для этого состава сил средства Владивостокского порта оказались уже более удовлетворительными. Тем не менее недочетов в оборудовании порта оставалось все же очень много.

Так, в феврале 1904 г., после первого зимнего похода крейсеров, скорость погрузки угля, производившейся при помощи наемных корейских рабочих, не превышала (на один крейсер «Россия») 20—22 тонн в час, а выделенные для этой цели команды Сибирского экипажа грузили до 30 тонн в час.[5]

После второго похода погрузка около одной тысячи тонн угля на «Россию» происходила в течение семи дней, т. е. темпами, немного превысившими те, о которых возмущенно писал в 1897 г. командующий эскадрой (см. выше).

Нехватка кораблестроительных материалов и слабость ремонтных возможностей привели в июне 1904 г. к решению—чинить тяжело поврежденный на камнях крейсер «Богатырь» при помощи полумер, носивших явный характер импровизации.

---

[1] М. Гинзбург — русский капиталист и предприниматель, составивший крупное состояние на почти монопольных поставках угля и прочих предметов снабжения для кораблей тихоокеанских эскадр. В частности, организация питания эскадры Рожественского также проходила при значительном участии Гинзбурга.

[2] «Русско-японская война», Введение, ч. I, стр. 322.

[3] Один во Владивостоке, другой в Порт-Артуре.

[4] «Русско-японская война», Введение, ч. I, стр. 341—342.

[5] Исторический журнал крейсера «Россия».

Это привело к полной неудаче починки, после которой корпус крейсера при наполнении дока потек.

Число портовых рабочих в августе 1903 г. исчислялось цифрой в 1080 человек, но нехватало квалифицированных рабочих.

Осмотрев поврежденные крейсеры, возвратившиеся во Владивосток после боя 14 августа 1904 г., наместник Алексеев вынужден был телеграфировать в Петербург о неотложной необходимости выслать во Владивосток «возможно бо́льшего числа указателей и хороших мастеровых всех специальностей, а также материалов при одновременном усилении состава сведущих инженеров-судостроителей».

Только присылкой опытного инженера и первой партии нанятых в Европейской России рабочих в количестве полутораста человек удалось ускорить затянувшийся ремонт поврежденных кораблей. За первой партией должна была последовать и вторая группа в два раза бо̀льшей численности.

В ходе войны портовое оборудование и снабжение Владивостока улучшилось. Многое из того, что предназначалось Порт-Артуру и направлялось туда по Сибирской железнодорожной магистрали попало во Владивосток. В ожидании прихода второй Тихоокеанской эскадры, в этот оставшийся единственным русский военный порт на Востоке, он также пополнился кое-какими доставками.

Климатические особенности

Климатические особенности Дальневосточного театра имели для ведения операций большое значение. Основные элементы климата, которые особенно могли оказывать влияние на действия крейсеров, это: 1) замерзание и 2) туманы.

Владивосток расположен в сравнительно низкой широте (43°N), соответствующей субтропическому Сухуму. Тем не менее он в зимнее время замерзает.

Замерзание обусловливается тем, что в зимние месяцы (октябрь—март) Приморская область к югу от Амура лежит у восточного края области высокого давления, занимающей материк Азии, тогда как Камчатка, Охотское море и восточное побережье Сахалина соответствуют в это время западному краю области низкого давления с центром около Алеутских островов.

Взаимодействие этих двух областей в течение зимы приводит к господству северных и западно-северных ветров. Летом, с июня по август, юго-западная часть Приморской области подпадает под господство громадной области низкого давления с центром у Гималаев; северо-восточная же ее часть соответствует северо-западному краю антициклонной области, лежащей над северной частью Тихого океана. Взаимодействие этих областей в это время приводит к господству южных и юго-восточных ветров. Апрель, май и сентябрь являются месяцами с переменными ветрами, объясняемыми сменой областей высокого и низкого давления.

Под влиянием этих факторов зимы на побережье Приморья отличаются суровостью, сухостью, малоснежьем и большим числом ясных безоблачных дней.

Средние температуры января во Владивостоке около — 14°, апреля + 4,7°, августа + 21,5°, октября + 9,5°.

Лето, наоборот, влажное, изобилующее дождями. Вследствие того, что возле побережья Приморья из северных частей Японского моря проходит ветвь холодного течения, в проносимых над ним, упорными в летнее время, ветрами с моря воздушных массах, насыщенных влагой и сравнительно теплых, происходит конденсация водяных паров. Это ведет к характерным для прибрежной полосы очень частым, продолжительным и густым туманам. Они бывают также и весной, но вовсе не наблюдаютсся в зимние месяцы, отличающиеся вообще прекрасной видимостью.

Число дней с туманами у о-ва Аскольд: зима (XII-II)—4, весна (III-V)—30, лето (VI-VIII)—63, осень (IX-XI)—8.

Так как холодное течение, миновав залив Петра Великого, далее направляется вдоль берегов Кореи в сторону Гензана, то и у этих берегов в летнее время туманы часты, но далеко не настолько, как возле Приморья.

Туманы не распространяются очень далеко в море. Чем ближе к берегам Японии,[1] тем меньше туманов в море. Также недалеко они распространяются и в сторону суши, будучи задерживаемы сопками и возвышенными мысами.

В пределах театра имеются еще очень обильные туманами районы — это восточные берега острова Хоккайдо. Здесь у Неморо в летние месяцы наблюдается следующее число дней с туманами: июнь — 16, июль — 17, август — 18.

Обильны здесь также и осадки, выпадающие в течение круглого года, но чаще всего также в летние месяцы. Для Неморо с января по декабрь мы имеем следующее число дней с осадками:

Месяцы	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
Число дней с осадками .	11	9	12	13	13	17	14	15	16	13	13	12

В прилежащих к Хоккайдо наиболее южных Курильских проливах—Кунасири и Итуруп летние туманы и дожди, приводящие к очень ограниченной дальности видимости, также являются вполне обычным явлением.[2]

Туманы и плохая видимость требовали от совместно плавающих кораблей большого внимания, выработки специальных приемов и навыков (например, применения «туманных буев»). Каждый отрыв корабля от отряда или назначение встречи на «рандеву» сопровождались известным риском задержки дальнейших действий. Вместе с тем,

---

[1] То-есть там, где проходит ветвь теплого течения, проникающего через Корейский пролив.

[2] Данные о климате взяты, преимущественно, по источнику, относящемуся к периоду русско-японской войны, т. е. такие, которые соответствуют знаниям о климате Дальневосточного театра, находившимся в распоряжении воюющих,— в данном случае — по «Salling Directions for Japan» ... 1904.

вполне возможны были случаи (они и действительно имели место во время войны), когда при почти соприкасающихся курсах обоих противников взаимного обнаружения не происходило. Туман и плохая видимость могли быть в некоторых случаях спасительным укрытием. Туманы также крайне осложняли разведку.

Надо отдать себе отчет в слабом развитии в то время службы связи, в том, что главными средствами ее являлись визуальные (флаги, прожекторы, ратьер[1]) и звуковые средства (сирена, свисток, мегафон), а также помнить о крайне примитивном состоянии радиотехники.

В начале войны радиоаппаратура владивостокских крейсеров позволяла держать двухстороннюю связь на расстоянии не более 30 миль.

Слабость связи усиливала значение туманов и плохой видимости, как факторов, превращавших многие действия кораблей в действия «вслепую».

---

[1] Небольшой сигнальный электрический фонарь с направленным лучом, позволяющий передавать по азбуке Морзе светограммы более или менее скрытно от наблюдения противника.

ГЛАВА II

ПЕРВОЕ КРЕЙСЕРСТВО ВЛАДИВОСТОКСКИХ КРЕЙСЕРОВ — ПОХОД К ЦУГАРСКОМУ ПРОЛИВУ

(Схема 1)

В ночь на 9 февраля 1904 г. начальник отряда (капитан 1-го ранга Рейценштейн) получил две телеграммы наместника:[1]

1) «Крейсерам начать военные действия, стараясь нанести возможно чувствительный удар и вред сообщениям Японии с Кореей и торговле, действуя с должной смелостью и осторожностью, оставаясь крейсерстве сообразно обстоятельствам не более 10 дней».

2) «Ввиду изменившихся обстоятельств подтверждаю действовать полной осторожностью, крейсерстве пробыть не более 7 дней, получением сего известия немедленно донесите».[2]

В 9 ч. 30 м. с флагманского крейсера «Россия» был сделан условный сигнал для сбора находившейся на берегу части личного состава. На крейсерах было объявлено о начале военных действий.

К полудню вокруг крейсеров усиленно работали ледоколы, а в 13 ч. 30 м. при помощи ледокола «Надежный», разломавшего лед во входе в бухту Золотой Рог, крейсера «Россия», «Громобой», «Рюрик» и «Богатырь» снялись с якоря и направились через Уссурийский залив в море.

---

[1] Наместник царя—адмирал Алексеев сейчас же вслед за началом войны получил права главнокомандующего армиями и флотом на Дальнем Востоке. Однако, 25 февраля 1904 г. командующим Манчжурской армией был назначен генерал Куропаткин в качестве «самостоятельного и ответственного начальника». Это привело к некоторому двоевластию, хотя Алексеев и оставался при этом главнокомандующим. 25 октября 1904 г. он был освобожден от обязанностей главнокомандующего и отозван в Петербург. Главнокомандующим на Дальнем Востоке остался Куропаткин.

Местопребыванием Алексеева в первые дни войны был Порт-Артур; в двадцатых числах февраля он переезжает в Мукден; кратковременно посещает Порт-Артур в последних числах марта, а вслед за гибелью Макарова с 14 апреля по 15 мая непосредственно командует флотом, вновь находясь в Порт-Артуре.

3 мая из Петербурга выехал назначенный командующим флотом Скрыдлов, временно командование Порт-Артурской эскадрой поручено адмиралу Витгефту, наместник же 5 мая выехал в Мукден. Фактическая справка эта приводится для того, чтобы облегчить читателю ориентировку в цитатах из документов, на которые автор ссылается, упоминая в некоторых случаях только названия пункта отправления или назначения телеграмм или письменных сообщений.

[2] Дело № 14 комиссии по описанию действий флота на море в русско-японскую войну 1904—1905 гг. Рукопись Щербатова, 1910 г.

На берегу и ледяном припае сосредоточилось провожавшее население, крепость произвела установленный салют.

К 16 ч. 30 м. сквозь плавающий лед отряд подошел к острову Аскольд и, обогнув его с юга в расстоянии 10 миль, направился к северо-западному берегу о. Хонсю, взяв курс на полуостров, что к югу от города Фукаура.

Шли 10-узловым ходом; на кораблях продолжались еще незаконченные мероприятия по приведению в готовность к бою: убирали все съемные деревянные вещи, обматывали шлюпки тросами для предотвращения от ранений деревянной щепой в случае попадания снаряда в шлюпку, снаряжали кроме электрической ручную подачу снарядов.

Наконец, зарядили все орудия. Это последнее обстоятельство оказалось чреватым неожиданными последствиями, обнаружившимися через два дня.

Около полуночи, вследствие якобы обнаруженного по носу флагманского крейсера «Россия» корабельного огня, пробили боевую тревогу и открыли прожектора. В остальном ночь прошла спокойно.

В течение следующего дня были проверены на полный ход скорости крейсеров. Оказалось, что «Россия» дает 18,5 узла, «Громобой»—19, «Богатырь»—19 и «Рюрик»—17. Однако, отряду дважды пришлось уменьшать ход из-за повреждений в механизмах «Рюрика».

В ночь на 11 февраля погода, до того ясная и слегка морозная, стала портиться. Барометр начал падать, ветер зашел к югу.

В 7 часов открылись по носу японские берега о-ва Хонсю, а слева о-в Осима.

Около 10 часов обнаружили справа паровое судно. Повернули на него и приготовились к бою. Оказалось, что это небольшой каботажный пароход.

После остановки холостым выстрелом из 47-*мм* пушки пароход поднял японский флаг.

Засвежевший ветер развел значительную волну. Горизонт затянуло мглой, за которой стали скрываться японские берега.

В таких условиях было риском спускать громоздкие корабельные шлюпки крейсеров и пытаться взять пароход как приз.

Поднятым сигналом по международному своду потребовали «покинуть судно возможно скорее и итти к берегу».

Пароход долго не отвечал на сигнал, затем сигналом запросил об оказании возможной помощи. Ответили, что «идем на помощь», и послали для этой цели «Громобой». Расположившись под ветром у парохода, «Громобой» принял его людей со спущенных, наконец, японцами двух шлюпок.

«Рюрику» было приказано потопить пустой пароход артиллерией.

Первая за время войны операция эта показала отсутствие соответствующей тренировки. Четыре корабля окружили со всех сторон задержанный пароход. «Рюрик» не мог действовать своей артиллерией, так как рикошеты или перелеты (в условиях качки) могли попадать в «Россию». Поэтому, после некоторого изменения занятых позиций, огонь был открыт с «России» и «Громобоя». Всего было затрачено около 15 выстрелов, после чего на пароходе взорвался котел, и он быстро погрузился.

Только через два часа после встречи эскадры с пароходом «Громобой» закончил прием японцев.

От пленных японцев выяснили, что пароход этот «Наканоура Мару» (около 1084 тонн) шел из более южных портов о-ва Хонсю (порт Саката) с грузом риса, имел 39 человек экипажа и 4 пассажира.

Во время возни с «Наканоура Мару» был обнаружен еще один. совсем небольшой, японский каботажник. На сигналы он не отвечал, вследствие чего и был обстрелян, повидимому безрезультатно, русскими крейсерами. Этот пароход (всего в 323 тонны), судя по японским данным, носил название «Зеншо Мару».

Усилившийся от юго-западных румбов ветер с порывами в 8-9 баллов, сопровождаемый пургой, заставил отряд отказаться от погони за ним.

В 13 часов крейсеры легли на курс, ведущий к Корейским берегам, проложив его на порт Шестакова (Симпо).

Дальнейшее плавание проходило в условиях жестокого зимнего шторма от зюйд-веста, постепенно заходившего к весту и норд-весту. Океанские крейсеры были вынуждены, уменьшив ход, держаться против волны. Иначе в машинах наблюдались жестокие перебои. Вода вкатывалась на палубу и заливала каналы орудий, в которых, благодаря морозу, образовался слой льда, покрывавший нарезы. В большинстве орудий лед заполнил постепенно весь канал. Снаряды, ранее досланные при заряжании орудий до нарезов, нельзя было извлечь, лед же, образовавшийся внутри каналов, не позволял разрядки выстрелом.

Трудности, возникшие из-за этого, изложены в историческом журнале крейсера «Россия» следующими словами:

«Немедленно с постановкой на якорь (во Владивостоке. — В. Е.) приступили к разряжанию и очистке ото льда орудий.

Некоторые из них удалось разрядить довольно легко, вырубив из канала лед и введя туда обыкновенный прибойник. Зато с 6-дюймовыми орудиями под полубаком пришлось повозиться, так как их каналы были сплошь заполнены льдом, вырубить который было очень трудно. Для их разряжания и очистки был применен следующий способ: сначала расходили и вынули из канала засевший в нарезы снаряд, действуя древками прибойника с винтом на конце. Затем, обогрев дульную часть паром, проведенным через охватывающий орудие змеевик, выколотили прибойником с казенной части цельную ледяную болванку, заполнявшую канал. Для разряжания 8-дюймовых орудий тоже пришлось употребить особый способ, т. к. все обычные меры не привели ни к чему».

Для разрядки этих орудий пришлось применять двойные усилия: 1) удары ручником по специально сооруженному особо прочному разряднику, который вводился в канал через дульную часть, и 2) применение обгалдера и талей со стороны казенной части.

Практически артиллерия, а следовательно, и корабли оказались небоеспособными.

Шторм нанес некоторые материальные повреждения русским крейсерам. На «России» снесло выстрел, сорвало железный люк на полубаке, вырвало и унесло за борт с верхней палубы несколько ящи-

ков с запасными частями от орудий, деревянные верхние палубы местами дали течь, которая вызвала короткие замыкания проводов. Не обошлось без жертв среди личного состава.

Ночью на «Громобое» с кормового балкона был смыт за борт и погиб человек, спущенный туда на конце для задраивания иллюминаторов.

Шторм несколько смягчился утром 12-го, но снова усилился к вечеру того же дня.

Пройдя приблизительно полпути от Цугарского пролива до Корейских берегов залива Браутона, отряд повернул на Владивосток.

Командующий отрядом Рейценштейн следующим образом объяснял последующие после потопления «Наканоура Мару» свои решения:[1]

«... обстоятельства погоды не позволили итти вдоль берега (японского.—В. Е.), почему взял курс на Шестаков, чтобы выдержать шторм в море и подойти к корейскому берегу. Вследствие бурного состояния моря, мог держаться против зыби только 5-ю узлами, причем сильно заливало, и при 9° мороза крейсеры обмерзли и пушки покрылись слоем льда. Выдержал два жестоких шторма, продолжавшихся 3 суток... Качка, холод, напряженное внимание сильно утомили команды. 1 февраля, по свежести погоды, подход к корейскому берегу и его обход стал невозможен, а расход угля не позволил итти на серьезное дело, почему решил следовать Владивосток, чтобы сохранить отряд и осмотреться. Опыт показал, что для смелой крейсерской службы в зимнее время более 5 дней отряд ходить не должен. Надо иметь большой ход, чтобы скоро появляться в различных местах. «Рюрик» может держать уверенно только 15 узлов».

Как этому, так и вообще всем донесениям Рейценштейна, были свойственны в сильной степени те черты, которыми отличались «реляции» прежнего времени. «Реляции» — с обычными преувеличениями «объективных» трудностей, с выдвижением всякого рода природных препятствий в виде шторма, тумана, ледяного покрова и тому подобное.

Однако, шторм, перенесенный крейсерами, был действительно тяжел, особенно благодаря довольно сильному морозу, его сопровождавшему. Так, в брошюре Г. К. «На крейсере «Россия» (стр. 8) у менее заинтересованного в самооправдании участника (автора брошюры) находим следующее:

«Когда я вступил в 8 часов вечера на вахту, трудно себе представить, что творилось вокруг в море: оно прямо кипело, от брызг стоял какой-то туман, вершины громадных валов вкатывались на полубак, а он у нас очень почтенной высоты; соленые брызги кололи лицо, как иголки. На мостике трудно было удержаться от ветра на ногах и приходилось помогать руками, перетягиваясь от предмета к предмету».

Однако, хотя шторм и был действительно серьезным, все же отказ от дальнейшего движения к корейскому берегу был вызван иной причиной.

Тот же Г. К. отмечает в своем дневнике (стр. 10-я брошюры).

---

[1] Телеграмма Рейценштейна наместнику («Русско-японская война», Документы, отд. II, кн. 1, стр. 80).

«1 февраля (14 февраля нов. стиля.—В. Е.). Чорт знает, что такое. Шли к Корее, а в 6 часов утра, когда мы находились на меридиане Владивостока, вдруг приказано повернуть и итти в свой порт. Это называется действовать без всякого плана: надоело крейсеровать — пойдем домой».

Несомненно, что действительно серьезной причиной отказа от крейсерства явилось небоеспособное состояние корабельной артиллерии, в которое она пришла из-за замерзания проникшей в каналы орудий воды.

Каковы бы ни были ссылки на «неизбежные в море случайности» («объективные» причины), столь удобные в данном случае командующему отрядом, они не смогут скрыть крайней убогости подготовки отряда к зимним условиям крейсерства в боевых условиях. Вопрос защиты артиллерии от возможного проникновения воды в каналы пушек не был своевременно продуман. Существовавшие тогда плотно закрывавшие дуло внутренние «пробки» не обеспечивали возможности быстрого открытия огня. Впоследствии стали применять «кустарные» надульные парусиновые колпаки. Это несколько улучшало положение, но все-таки не в полной мере гарантировало от проникновения воды в каналы орудий.

В результате, намеченный заранее план первой с начала войны операции крейсеров оказался выполненным совершенно неудовлетворительно:

1) Крейсеры недостаточно близко подошли к японским берегам и не произвели на японское население почти никакого впечатления, так как воздействие их ограничилось лишь двумя весьма незначительными каботажными пароходами.

2) Крейсеры не направились далее на юг вдоль западного берега японского острова Хонсю «до залива Вакаса», как это предполагалось в плане первой операции, а сразу повернули к корейским берегам.

3) Крейсеры не подошли вовсе к берегам Кореи, так как небоеспособное состояние их артиллерии вынудило их преждевременно повернуть на Владивосток.

Главное качество океанских крейсеров «Россия», «Громобой», «Рюрик» — возможность долго держаться в море независимо от погоды и необходимости пополнения углем — не было использовано.

Адмирал Рейценштейн по непонятным причинам сделал вывод о том, что в «зимнее время более 5 дней отряд ходить не должен».

Таким образом, первая операция Владивостокского отряда оказалась практически бесполезной. Она не привела ни в какой мере к изменению в дислокации японских морских сил.

Адмирал Катаока со своим отрядом[1] с 6 февраля базировался и продолжал базироваться на залив Такесики (остров Цусима), обеспечивая предстоящую перевозку в Чемульпо 12-й японской дивизии, посадка которой на транспорты в Сасебо началась 15 февраля.

---

[1] Состав эскадры Катаока: 4 небольших старых тихоходных броненосца, 4 легких крейсера, 10—11 канонерских лодок и 11 миноносцев. При них сверх того 2 вспомогательных судна, привлеченных из состава торгового флота.

Ничтожный укол, нанесенный японскому каботажному судоходству северо-западной части Японии, никак не отразился на морских перевозках войск, происходивших в то время между островом Кю-Сю и корейским побережьем Желтого моря, т. е. за пределами Японского моря.

Политически японцы сделали все возможное, чтобы эту первую операцию русских крейсеров использовать для оправдания своих действий.

Очевидно, что японские империалисты, менее чем какие-либо другие, имеют право на протесты против нарушения международного права их противником.

Вся история войн, ведшихся империалистической Японией в конце XIX века и позднее, является сплошным перечнем самых откровенных и наглых нарушений международно-правовых положений.

Известно, как за неделю до объявления войны Китаю в 1894 г. японский крейсер «Нанива» потопил английский пароход «Кошинг» с перевозимыми на нем китайскими солдатами.

Известно, что уже 6 февраля, т. е. за несколько дней до начала военных действий с Россией, в 1904 г. близ Фузана был захвачен пароход русского Добровольного флота «Екатеринослав», а в тот же день в самом (тогда формально корейском, т. е. нейтральном) порту Фузан — русский пароход «Мукден». В последующие же дни в разных местах японцами были захвачены еще несколько русских торговых судов.

Еще менее можно идеализировать японские методы войны и говорить о праве японских империалистов на защиту гуманности и интересов мирного населения в наше время после всех зверств, которые были применяемы японской военщиной в годы интервенции против народов, населяющих ныне Советское Приморье, или тем более после поистине варварских действий японских интервентов в Шанхае, Манчжурии, во Внутренней Монголии и Китае — в последние годы.

Вместе с тем, нельзя не признать, что действия владивостокских крейсеров 10 февраля не могли не дать японскому правительству и феодально-буржуазным правящим кругам Японии благоприятной почвы для воздействия на свое и заграничное общественное мнение.

Картина окружения четырьмя первоклассными крейсерами маленького японского мирного каботажника и обстрела второго, еще меньшего, была слишком благоприятной для развития вокруг этого инцидента соответствующей агитации японской прессы против русских «варваров».

Это было тем более необходимым для Японии в эти дни, когда приходилось затушевывать неприглядность первых поступков японских морских сил против русского флота в Порт-Артуре, в Чемульпо и т. д. Надо было скрасить факт нападения японских миноносцев без объявления войны на русскую эскадру в ночь на 9 февраля и подчеркнуть нарушение «права войны» со стороны русских.

Это и было сделано японской печатью немедленно.

Газета «Иомиури» приводила факт потопления «Наканоура Мару», как «свидетельство дикой жестокости и развратности рус-

ских, способное заставить самого хладнокровного человека сжать зубы», и вопрошала о том, «являются ли русские настоящими варварами, северными готами или вандалами, чуждыми стыда и справедливости...?»

«Дзидзи» «обращала внимание всех сторонников объективных наблюдателей на преступление, явно нарушающее все обычаи войны и принципы гуманности».

«Токио Асахи» задавала вопрос своим читателям, «может ли быть что-нибудь более варварским, нежели факт, когда четыре громадных боевых корабля преследуют и уничтожают маленький мирный пароход?»

Некоторые западноевропейские и американские газеты также объявили действия русских 20 февраля 1904 г. «подлыми» и «жестокими и во всех отношениях недостойными цивилизованной нации, хотя бы и во время войны».[1]

Вряд ли, в свете современных актов, совершаемых японским империализмом в Манчжурии, Внутренней Монголии, в Шанхае и в Китае вообще, при воспоминании о линии поведения японских интервентов в гражданскую войну против русского народа в Приморье в 1919—1922 гг. кто-нибудь поверит в искренность приводимых ламентаций японской реакционной прессы периода 1904 г.

Печатаемые здесь выдержки японских газет приводятся лишь для уяснения того, как японским правительством и феодально-буржуазными кругами Японии были использованы первые неудачные действия владивостокских крейсеров.

---

[1] «The Russo Japanese War», fully illustrated, 1904, № 1, статья «A Russian squadron fires on defenseless Merchantmen», стр. 96.

ГЛАВА III

ВТОРОЕ КРЕЙСЕРСТВО—ОСМОТР КОРЕЙСКИХ БЕРЕГОВ

(Схема 1)

Возвратившись из первого похода 14 февраля, крейсеры десять дней простояли во Владивостоке. За это время исправлялись причиненные штормом повреждения, производилась погрузка угля и пополнение боезапаса.

Каждый вечер корабли готовились к отражению торпедной атаки. Для обеспечения обнаружения миноносцев противника в устьевой части бухты Золотой Рог была оборудована световая преграда. Еще более надежной защитой от проникновения в бухту японских миноносцев был лед, служивший серьезным препятствием для их легких корпусов, несмотря на то, что он разбивался регулярно ледоколом. К тому же стояли сильные морозы (до 22—23° С).

Во время стоянки в Золотом Роге выяснилась вся немощь Владивостокского порта того времени в отношении снабжения кораблей топливом.

Крейсеры пришли с моря 14 февраля. Только под вечер следующего дня подвели к борту баржи и началась погрузка угля своими командами. Чтобы дать отдых вернувшимся из штормового крейсерства людям корабельного состава, порт прислал нанятых корейцев-рабочих и матросов Сибирского экипажа лишь на следующий день. Записи корабельных журналов в следующие дни полны жалоб: «Погрузка угля не производится, барж не ведут. К исправлению обшивки крейсера («Громобой». — В. Е.) порт еще не приступал».[1] 16 и 17 февраля все еще не были подведены баржи к «Рюрику». Корейцы грузили уголь очень медленно — по 20—22 тонны в час. Немногим лучше грузили свои команды (до 30 тонн в час).

В один из этих дней командующий отрядом доносил наместнику: «Недостает барказов, задерживают подготовку запасов, нанял пароход, но на это средств мало».

24 февраля отряд в составе тех же четырех крейсеров вышел в море во второе крейсерство.

Целью его было выполнение той части задачи, поставленной Владивостокскому отряду в основной директиве адмирала Старка, которая осталась невыполненной в первый поход.

---

[1] На крейсерах проход через льды, привел к обрыву у ватерлинии многих листов медной обшивки подводной части, которыми покрывалась в то время деревянная обшивка, в свою очередь защищавшая стальные листы днища и бортов корпуса.

Предстоящая операция была направлена на корейские порты и бухты, расположенные в заливе Браутона (Корейского залива) и к северу от него, а также на подходы к ним от берегов Японии и, в частности, от портов залива Вакаса.

Выход из Владивостока занял довольно много времени как вследствие окрепшего из-за 20-градусного мороза льда, так и потому, что впервые приходилось выходить по извилистому фарватеру через недавно поставленное в восточных воротах пролива Босфор Восточный заграждение из гальванических мин крепостной минной роты. Проход сквозь него происходил поодиночке.

Выйдя в Уссурийский залив, крейсеры встречали отдельные льдины. К югу от о-ва Аскольд льда вовсе не было.

Чтобы замаскировать истинные цели крейсерства, сначала шли в юго-восточном направлении и только когда скрылись берега Приморья повернули в юго-западную четверть, взяв курс к острову Мацу сима (Дажеелет).

На следующий день (25 февраля) в открытом море в течение двух часов производилось учебное маневрирование (эволюции по сигналам); в 16 часов эскадра повернула по направлению к мысу Пещурова (Цогадай тан), рассчитывая обнаружить берега к рассвету.

26 февраля в 8 часов открылся корейский берег. Определив по нему свое место, корабли отошли от берега и крейсеровали малым ходом на линии сообщений Гензана с портами Японии (Гензан — Цуруга).

Весь день и следующую ночь эскадра держалась в этом районе.

Напряженное наблюдение за горизонтом приводило лишь к тому, что не один раз фонтаны кашалотов, часто встречавшихся в этих местах, принимались за дымы на горизонте.

Любовались красотой корейских гор, покрытые снегом вершины которых ярко блестели на солнце, наслаждались резким, против Владивостока, потеплением (здесь было до 5—6° выше нуля), но ничего и никого не обнаружили.

На рассвете 27 февраля эскадра направилась вглубь залива Браутона — к Гензану и около 8 часов подошла к острову Никольского (остров Ио), не приближаясь, однако, к берегу ближе 4 миль. Повернув затем на север, корабли осмотрели открывшуюся из-за мыса часть бухты. [1]

И здесь ничего не было обнаружено, за исключением находившихся в море нескольких корейских рыбачьих шаланд. Осмотр бо-

---

[1] Хотя Г. К. («На крейсере «Россия») и пишет: «Вскоре из-за мыса была видна и глубина бухты....», но в действительности полного обследования примененным способом самого рейда Гензан приходится, однако, из-за наличия выступающего мыса, сомневаться.

Конечно, Гензан в 1904 г. был совершенно не похож на современный порт, не имел почти никакого оборудования, но все-таки представлял собой довольно крупный населенный пункт сельского вида, обладал довольно обильными рыболовными плавучими средствами и кое-какими складами. Это было известно русским и до войны, так как некоторые из владивостокских крейсеров бывали в нем в 1903 г.

То обстоятельство, что Рейценштейн в своих донесениях не упоминает ни единым словом об обнаружении чего бы то ни было в Гензане, только подтверждает факт, что порт Гензан и бухта, в которой он расположен, вовсе и не были обследованы крейсерами 27 февраля.

гатейшего комплекса якорных стоянок и рейдов участка Гензан—Юнг Хинг—порт Лазарева был произведен недостаточно углубленно. Проходя в расстоянии 4 миль от острова Никольского и мысов континентального берега Кореи, можно было видеть исчерпывающим образом только бухту Юнг Хинг, однако, более углубленные в материк части ее находились в расстоянии 15—16 миль, следовательно, на пределе видимости. Южная бухта, в которой расположен самый порт Гензан, с востока закрыта выступающим на север мысом (ныне мыс Карумаппо) — следовательно, южные части ее и собственно порт Гензан рассмотрены быть не могли.

Также не могли быть как следует просмотрены рейд и бухты порта Лазарева и устье реки Дунган, в пределах которых могла укрываться разная мелочь.

Ограничившись таким поверхностным осмотром, Рейценштейн приказал повернуть на север к порту Шестакова (Симпо).

И этот удобный рейд (пролив) был также осмотрен поверхностно.[1]

Проходя лишь мимо этой укрытой якорной стоянки, без захода в самый пролив Симпо и проникновения на собственно рейд, нельзя осмотреть, вследствие гористых берегов острова Гончарова, внутренность четырех бухт, врезывающихся в этот остров с севера. Эти бухты еще до войны служили привычным местом базирования китобойных пароходов русского китобойного предприятия Кейзерлинга и вполне могли быть использованы теперь для стоянки малых японских судов.

Вслед за портом Шестакова произвели осмотр бухты Синцан и рейда Паллада (широта 40°16′, он же Иион-роад) — с такими же отрицательными результатами.

С темнотой, из опасения возможной вблизи берега атаки миноносцев, крейсеры отошли в море. На следующее утро (28 февраля) вновь приблизились к корейскому берегу в районе залива Плаксина и, осмотрев последний, пошли вдоль берега к северу.

Ясная штилевая погода давала возможность довольно тщательно осмотреть остальные, открытые с моря, бухты.

К вечеру 28-го опять удалились в море.

В ночь на 29-е задул северный шторм до 8 баллов, сопровождавшийся падением температуры до минус 5—6° С. Дальнейший осмотр бухт: залива Корнилова (ныне Расин-хо) и залива Гашкевича (ныне Цосан) был произведен также крайне поверхностно.

Предполагалось затем послать «Богатырь» в бухту Посьет, чтобы договориться с русским пограничным постом о его нуждах. Так как паровой катер «Богатыря», который должен был связаться с берегом, оказался непригодным для похода в условиях зимнего времени — эта несущественная задача была снята. Напрасная потеря времени привела к тому, что отряд подошел к Владивостоку уже в темноте, а это, в связи с поставленным заграждением, затрудняло вход в Босфор Восточный. Ночь, в течение которой шторм продол-

---

[1] Один из участников пишет: «А затем заглянули в порт Шестакова».

жался, провели в море, и лишь 1 марта утром через Уссурийский залив возвратились во Владивосток.

Крейсерство это в отношении выполнения непосредственно поставленных отряду задач оказалось безрезультатным. В отношении разведывательном оно, хотя и выяснило отсутствие интенсивных морских перевозок японцев в сторону побережья Кореи к северу от Гензана, но, будучи проведено с недостаточной настойчивостью, не вскрыло до конца возможного на этом участке корейского побережья присутствия небольших японских войсковых частей, складов и наблюдательных станций.

Совершенно не были также использованы возможности опроса встреченных корейских рыбаков. Благоприятная тихая погода вполне допускала опрос корейских шаланд.

В пределах залива Браутона отряд несколько часов находился в пределах моря, где глубины допускали постановку мин заграждения. Раз крейсеры уже шли на риск (правда, в условиях того времени незначительный и еще недостаточно осознанный, так как «минная опасность» стала для всех очевидной лишь в апреле, после гибели в Порт-Артуре «Петропавловска» с адмиралом Макаровым), нужно было оправдать этот риск какими-либо результатами, хотя бы порядка разведывательного.

Мысль о возможности посылки вооруженных паровых катеров для непосредственного осмотра берега также, видимо, не пришла никому в голову. Штиль, державшийся во время нахождения отряда в заливе Браутона, вполне допускал такую операцию.

Командующий отрядом донес о результатах второго февральского похода крейсеров наместнику следующим образом:

«Двукратное крейсерство дало право предполагать, что присутствие здесь нашего отряда не помешает[1] японцам вести операции в Японском море; они их тут и не ведут. Войск в Гензан не перевозят, торговли и перевозки грузов у корейского берега нет; пройдя по всему берегу Кореи, видя все бухты ясно, не усмотрено ни одной сигнальной станции, что тоже подтверждает отсутствие операций».

Это заключение Рейценштейна, оказавшееся в целом правильным в отношении перевозок, все же не было достаточно обоснованным.

В течение 26, 27, 28 и 29 февраля крейсерством был охвачен район от мыса Пещурова и до русско-японской границы, причем протяжение осмотренного побережья (без учета мелких изгибов береговой черты) составило около 300 миль. В первый день крейсеры проследили в течение светлого времени суток лишь одно направление возможного (правда, наиболее вероятного) подхода транспортов, а именно трассу залив Вакаса—Гензан.

На следующий день (27 февраля) они вновь появились на этой же линии сообщений, пробыв у Гензана лишь несколько часов и затем продвинувшись вдоль северных берегов залива Браутона. За этот день отрядом пересечено направление Хакодате—Гензан и осмотрены берега залива Браутона.

---

[1] В рукописи Щербатова «повлияет».

Но уже во вторую половину дня японские транспорты могли безнадзорно пройти в Гензан, а в утренние часы также безнаказанно уйти в море из района порт Шестакова — залив Иион-роад.

28 февраля весь залив Браутона оставался без наблюдения русских, и только бухты побережья к северу от него были одна за другой (а не одновременно) просмотрены крейсерами, шедшими в тесном строю.

29 февраля в утренние часы были осмотрены ближайшие к русской границе два залива, т. е. около 30 миль побережья (или около 10% всего названного протяжения). Следовательно, в этот день около 90% корейского берега оставалось без наблюдения.

А до 26-го и после 29 февраля корейское побережье оставалось вовсе без наблюдения. Поэтому вывод, сделанный Рейценштейном, был недостаточно обоснован, хотя, как это показала история, — правильным.

Ошибочным надо признать вывод об отсутствии на всем осмотренном побережье японских «сигнальных» станций (постов СНиС).

Факты опровергли это утверждение.

В записи одного из участников, сделанной вечером 26 февраля на крейсере «Россия», значится: «Сейчас «Рюрик» сообщил, что его беспроволочный телеграф принимает какое-то непонятное телеграфирование. Что это значит? Близко ли японские суда, Гензан ли телеграфирует или атмосферное электричество дает себя знать. . .?»

Проверки возможного наличия в Гензане радиостанции командующий, однако, не сделал.

Последующие факты опровергли вывод Рейценштейна об отсутствии здесь японских постов наблюдения.

27 февраля четыре русских военных судна были обнаружены японцами, прошедшими перед Гензаном.

Японская Главная квартира решила поэтому «предпринять немедленно решительные действия против Владивостока, послав туда часть. . . флота для демонстрации и устрашения флота неприятеля, пользуясь тем, что Порт-Артурская эскадра в самом первом бою понесла большие повреждения».[1]

29 февраля Командующий японским флотом адмирал Того получил соответствующие приказания, а последний, в свою очередь, приказал адмиралу Камимура с 5-ю броненосными и 2-мя легкими крейсерами направиться из Желтого моря к Владивостоку.

Оказалось, следовательно, что бесплодное на первый взгляд крейсерство русских крейсеров, хотя и на короткое время, но привело к тому именно результату, которого ожидали составители русского плана операций Владивостокского отряда, а именно: к оттяжке части сил японского флота в Японское море.

---

[1] «Описание военных действий на море в 37—38 гг. Мейдзи», т. 3, стр. 7.

ГЛАВА IV

БОМБАРДИРОВКА ЯПОНСКИМИ КРЕЙСЕРАМИ ВЛАДИВОСТОКА 6 МАРТА 1904 г.

(Схемы 2 и 3)

1 марта русские крейсеры возвратились в Золотой Рог. Через несколько часов к борту крейсеров были подведены баржи с углем.

После вновь перенесенного морозного шторма опять пришлось приводить в порядок корабельную артиллерию. Однако, на этот раз, несмотря на значительное обмерзание кораблей, орудия, благодаря более тщательно сделанным надульным чехлам, не были выведены льдом из строя.

Уголь продолжали грузить 1, 2, 3 и 4 марта. В этот последний день было воскресенье, и часть команды была уволена с утра на берег.

В Штабе отряда крейсеров известие о приближении японской эскадры было получено вскоре после 10 часов. Было приказано разводить пары во всех котлах и готовиться к выходу в море. За уволенными на берег были отправлены обходы, с кораблей сделаны условные сигналы сбора.

Около 11 часов, гулявшие на берегу возвратились. Через полчаса подошел ледокол, но выход задерживался неготовностью «Рюрика», имевшего цилиндрические котлы, пары в которых могли быть разведены лишь к 14 ч. 30 м., то есть на 2 часа позже остальных крейсеров.

Неприятельская эскадра под командой адмирала Камимура, в составе броненосных крейсеров «Идзумо», «Адзума», «Асама», «Якумо», «Ивате» и двух легких «Касаги» и «Иосино» подошла к о-ву Аскольд к 10 часам и оттуда, встречая плавающие льдины, направилась Уссурийским заливом к восточному берегу полуострова Муравьев-Амурский.

Около 12 часов японские корабли встретили более солидный плавающий лед, толщина которого достигала, по японским данным, 45 см. [1]

«Суда двигались среди треска разбиваемого льда. Адмирал Камимура, видя невыгоду дальнейшего движения вперед, изменил

---

[1] «Описание военных действий на море 37—38 гг. Мейдзи», т. 3, стр. 8—9.

курс и вышел в место более тонкого льда; то увеличивая, то уменьшая скорость, суда постепенно подвигались вперед к назначенному для бомбардировки пункту». За 10 минут до открытия огня оба легких крейсера отделились от остальных кораблей и были поставлены для наблюдения за входом в гавань «вне пределов огня береговых батарей».

Наиболее подробно японская бомбардировка Владивостока описана в телеграммах наместника царю от 7 и 8 марта.[1]

Согласно данных этих телеграмм события развертывались следующим образом. Следуя к месту бомбардировки Уссурийским заливом, японская эскадра сначала не приближалась к берегу ближе девяти миль.

Выйдя на створ горы св. Иосифа и Уссурийской батареи, эскадра легла на курс, ведущий к последней, открыв сначала огонь с обоих бортов, повидимому, для прогрева орудийных стволов холостыми зарядами.

В 13 ч. 35 м., находясь от батареи в расстоянии 45 каб., головной крейсер дал залп из носовых орудий, а затем вся эскадра, повернув параллельно берегу, открыла огонь из орудий левого борта.

Пройдя на север до района бухты Горностай, японцы повернули на обратный галс, не открывая на нем огня. Подойдя вновь к месту начала бомбардировки и повернув на обратный курс, эскадра сделала еще один галс в первоначальном направлении, производя обстрел с более близких расстояний.[2] В 14 ч. 20 м. эскадра прекратила огонь и повернула в море.

Во время стрельбы неприятельские суда держались вне досягаемости огня группы Петропавловской батареи и мортир Уссурийской батареи № 15, почему орудия этих батарей и не отвечали на огонь японцев. Прямому обстрелу подверглись форты Суворова и Линевича, строящаяся батарея, Басаргинский полуостров и Уссурийская батарея; перекидному огню — вся долина речки Объяснений и бухта Золотой Рог до западной оконечности казарм Сибирского экипажа. Неприятелем было выпущено до 200 снарядов с ничтожным результатом.

В отдельные береговые объекты, расположенные в указанных пределах порта и города, наблюдался ряд попаданий. Многие из японских снарядов не разрывались. Так на территорию одного из объектов попало шесть снарядов, не причинивших повреждений; из них разорвалось — два. В районе одной стройки из пяти попавших разорвался один, ничтожно повредив здание. В госпитальный участок попало четыре, взорвался лишь один снаряд, осколками которого было ранено пять молодых матросов, из которых один серьезно и четверо незначительно. Несколько снарядов упало в восточную часть бухты, где одним снарядом была убита женщина.

Так как русские корабли стояли на якоре в западной половине бухты, до них японские снаряды не долетали вовсе. Не было ни одного попадания ни в один из пловучих объектов.

---

[1] «Русско-японская война», Документы, отд. II, кн. 1, стр. 82—84.

[2] По данным японского историка — в двух милях от берега.

Приведенные результаты бомбардировки совершенно не соответствуют тем «раскатам грома» (см. ниже), о которых пишет японский историк:

Через 10—15 минут после начала обстрела Владивостока, русские крейсеры приступили к съемке с якоря. Из-за льда выход через пролив Босфор Восточный и минное заграждение в восточных его воротах затянулся. Только в 15 ч. 50 м., т. е. более чем через час после окончания японской бомбардировки, «Россия», «Громобой», «Рюрик» и «Богатырь» вышли в Уссурийский залив. Пройдя о-в Скрыплев, корабли увидели на горизонте лишь дымы неприятельской эскадры, почему преследовать ее не стали и к 17 часам возвратились на рейд.[1]

Среди личного состава отряда такой образ действий Рейценштейна возбудил многочисленные толки и нарекания. Высказывались суждения, что, несмотря на превосходство сил неприятеля, следовало бы рискнуть боем, учитывая близость своей базы.

Еще большее возмущение вызвало следующее хвастливо-лживое донесение командующего русским отрядом:

«В 13 ч. 30 м. неприятель в числе 5-ти судов бомбардировал крепость, два крейсера держались у Аскольда; тотчас с отрядом снялся с якоря; неприятель прекратил бомбардировку, полным ходом взял курс на Майдзуру, гнался за ним[2]. В пять часов вечера повернул обратно во Владивосток».

Ряд других документов рисуют роль Владивостокского отряда в этот день в гораздо более неприглядном виде. Так, командир Владивостокского порта адмирал Гаупт писал наместнику: «Крейсерский отряд вышел в море по окончании бомбардирования почти через час и через три часа возвратился на рейд».

В действительности, в то время, когда русские крейсеры выбрались через заграждение в Уссурийский залив, японцы были уже у о-ва Аскольд. С крейсеров, несмотря на ясную погоду и обычную для зимы во Владивостоке хорошую видимость, не было видно ничего, кроме удаляющихся дымов. Ни о какой погоне не было и речи, тем более, что эскадренная скорость русских крейсеров определялась максимальной скоростью «Рюрика» (в то время 16,5 узлов), а наиболее тихоходный из японцев «Адзума» давал 20 узлов.

---

[1] Во время выхода через Босфор Восточный на «России» произошел случай, который мог повести к тяжелым последствиям. Носовой надводный минный аппарат, находившийся немногим выше ватерлинии, по пробитии боевой тревоги был заряжен торпедою. Устройство наружной дульной крышки и внутреннего клинкета были таковы, что крышку можно было закрывать только снаружи посылкой человека; клинкет, при выдвинутом в положение для выстрела аппарате, вообще не закрывался. Когда крейсер дал полный ход, вода от буруна под носом стала бить торпеду о стенки аппарата. Из опасения аварии решили торпеду вынуть. В момент открывания задней крышки аппарата торпеду стремительно бросило назад хвостовой частью на палубу, а ударное приспособление (с вынутой заранее чекой, т. е. приведенное в боевое состояние) ударом об аппарат погнуло в момент, когда была сделана попытка быстро вручную вывернуть ударник. Капсюль оказался согнутым, а игла ударника пронзила насквозь боковую стенку капсюля и капсюльной трубки.

[2] Разрядка наша—В. Е.

Бомбардировка была произведена японцами совершенно безнаказанно, так как они не проникли в сферу действия русских батарей береговой обороны и так как выход русских крейсеров с рейда был сознательно или бессознательно задержан.

Безопасно совершен был японцами и подход к месту стрельбы, хотя для этого им и пришлось пройти не менее 40 миль пути по заливу Петра Великого и Уссурийскому, где глубины моря не превышали 100 метров, то есть были доступны для постановки мин заграждения того времени.

Уверенность в безнаказанности,[1] в смысле отсутствия сопротивления со стороны крепостной артиллерии из-за ее недостаточной дальнобойности, была очевидной для японцев вследствие хорошей постановки разведки. Владивосток со стороны Уссурийского залива был защищен совершенно устарелыми батареями. Это не могло не быть известным японскому командованию.

Сильно прикрашенным является и японское описание бомбардировки Владивостока,[2] где говорится:

«Большие снаряды, перелетая через вершины Амурского полуострова, летели в город с раскатами грома. Однако неприятельские батареи молчали и не отвечали на наш огонь, только видно было, что близ них люди бегали взад и вперед».

При отходе после бомбардировки к острову Аскольд и далее в море, японской эскадрой были обнаружены в гавани дымы русских кораблей, «но так как время близилось к заходу солнца, адмирал Камимура полагал невыгодным приближаться к гавани и шел прежним курсом, продолжая наблюдать за портом; вскоре дым прекратился, и неприятель так и не вышел».[3]

Очевидно бой не считался желательным ни для той, ни для другой стороны.

Цель посылки эскадры Камимуры, предпринятой в японской главной квартире, как это уже изложено в предыдущей главе, была «демонстрация и устрашение неприятеля, пользуясь тем, что Порт-Артурская эскадра в самом первом бою понесла большие повреждения».

Задачей, поставленной адмиралом Того начальнику 2-й эскадры вице-адмиралу Камимура при его походе к Владивостоку, было:

---

[1] «В день бомбардировки Владивостока 6.3.04, пишет главный артиллерист Владивостокского порта Савицкий, пришлось быть печальным свидетелем полной неподготовленности береговой обороны крепости, имевшей Уссурийский фронт, начиная от мыса Басаргин, мыса Соболь и далее на север совершенно невооруженный, что, в совокупности с бездействием наших крейсеров, дало возможность японской эскадре безнаказанно обстреливать порт и город. После знаменательного для Владивостока 22.2 (ст. ст. — В. Е.) и с наступлением более теплого времени, началась усиленная деятельность вооружения уссурийского фронта в вышеуказанном районе». С этой целью из портового арсенала были переданы в крепость все наличные пушки. Арсенал, за исключением мелких пушек, остался пустым.

«После аварии крейсера 1 ранга «Богатырь» с него снято шесть орудий со станками, которые также временно были переданы в крепость...» «Русско-японская война», Документы, отд. IV, кн. 3, вып. 5, стр. 348).

[2] «Описание военных действий на море в 37—38 гг. Мейдзи», т. 3, стр. 9.

[3] Там же.

«смотря по обстоятельствам, дать бой или угрожать неприятельской эскадре, а затем появившись в заливах Америка и Посьет, произвести демонстрацию для отвлечения войск неприятеля, по исполнении чего вернуться на прежнюю якорную стоянку». [1]

Бомбардировка Владивостока не упомянута в числе задач, данных японской эскадре, но ее можно рассматривать, как демонстрацию и устрашение. [2]

С точки зрения тактической японцам мог быть выгоден артиллерийский бой с русскими крейсерами в момент выхода последних для развертывания из Босфора Восточного в Уссурийский залив.

Коль скоро японские корабли уже проникли в Уссурийский залив и производили обстрел Владивостока, находясь севернее выхода в него из Босфора Восточного, коль скоро они имели не только безусловное превосходство в силах, но и преимущество в скорости перед русскими, они могли здесь произвести маневр охвата головы русского отряда. Применение такого маневра, ставшего впоследствии известным под термином «палочки над буквой Т», [3] могло дать японцам, при всех прочих условиях, подавляющий перевес в артиллерийском огне.

Русские крейсеры обладали слабой носовой артиллерией и, при выходе в относительно стесненных условиях маневрирования, через устьевой район пролива Босфор Восточный, могли быть подвергнуты последовательно, один за другим, сосредоточенному бортовому огню пяти японских броненосных крейсеров. Каждый из них имел по 4 башенных 203-*мм* орудия, тогда как каждый из трех больших русских крейсеров («Россия», «Громобой», «Рюрик») мог стрелять по носу, да и то лишь строго по диаметральной плоскости, из двух 203-*мм*. Иначе говоря, японцы могли сосредоточивать против каждого выходящего русского крейсера по два десятка 203-*мм* орудий.

Однако, Камимура этого не сделал. Отказ от боя с русскими крейсерами японский официальный историк объясняет тем, что «время близилось к заходу солнца».

Очевидно, здесь подразумевается опасение ночных атак русских миноносцев. Но в Уссурийском заливе был лед, который японцы описывают в качестве «совершенно крепкого» и достигающего почти

---

[1] «Описание военных действий на море в 37—38 гг. Мейдзи», т. 3, стр. 7.

[2] Демонстрации в заливах Америка и Посьет были произведены японцами на следующий день (см. ниже).

[3] Термин «сделать палочку над Т» широко применялся в период войны японцами, а затем получил широкое распространение и в русской тактической литературе.

По-английски он выражается фразой: „To cross the T“, или более длинно: „To form the horisontal line of the letter T“. Он применялся для более широкого понятия охвата головы флота, идущего в кильватерной колонне. В классическом виде этот тактический маневр понимается так: одна из сторон следует в кильватерной колонне (вертикальная часть Т), противник, охватывающий его голову, пересекает курс, как бы прочеркивая горизонтальную черту (палочку) над этой вертикальной. Этот маневр являлся в 1904-1905 гг. главнейшим тактическим устремлением японского флота, и в Цусимском бою дал адмиралу Того возможность, сосредоточивая огонь нескольких своих кораблей по головному (или головным) русскому, быстро выводить их из строя («Ослябя», «Суворов» и др.).

0,5-метровой толщины. Как же в таких ледовых условиях могли, к тому же ночью, действовать русские стотонные номерные миноносцы, со слабыми корпусами.[1] По своей тихоходности они вряд ли могли даже и угнаться за уходящими японскими крейсерами.

Во время артиллерийского обстрела Владивостока японцы (по их данным) подошли на втором галсе к берегу на расстояние двух миль. Это, очевидно, вызывалось необходимостью обстрелять, в мере допускаемой дальности стрельбы 203 и 152-*мм* орудий, наибольшее возможное пространство восточных частей города, в которых были расположены военный порт, казармы Сибирского экипажа и некоторые другие сооружения.

Оба галса, во время которых велся обстрел Владивостока, совершены японскими крейсерами по водному пространству с 30—40 *м* глубинами. Следовательно, не боязнь минных заграждений помешала японцам отказаться от боя с русскими крейсерами.

Очевидно, объяснение нерешительности японских действий под Владивостоком 6 марта надо искать или в определении самой задачи операции как демонстративной, или в нерешительности самого адмирала Камимуры, который, кстати сказать, в последующие месяцы 1904 г. приобрел в Японии славу слабого военачальника за неуменье прекратить набеговые операции Владивостокского отряда на японские коммуникации.

На следующее утро 7 марта японские крейсеры, разделившись на группы, произвели разведку: броненосные — «Якумо» и «Ивате» — залива Америка, легкие — «Касаги» и «Читозе» — залива Стрелок, «но не найдя там ничего подозрительного. . . соединились с прочими судами и все снова пошли к восточному входу во Владивосток. Подошли туда в полдень. Неприятельская эскадра, повидимому, глубоко спряталась в гавань, так что не видно было и признаков ее, а батареи по-вчерашнему молчали. Поэтому адмирал Камимура, после демонстративного маневрирования в течение почти часа, повернул назад, продержался в виду залива Посьет, затем обошел его внутри, но снова не обнаружил неприятеля и, наконец, лег на обратный курс».[2]

На этот раз японцы не проникали столь далеко вглубь Уссурийского залива, а продержались в районе между островами Аскольд и Скрыплев.

Русские крейсеры, хотя и были готовы к выходу, но с якоря не снимались.

Причиной этому было сообщение с батарей, что с кормового японского крейсера выбрасывали что-то за борт. . . «повидимому мины. . .»; при этом держался на корме красный флаг.[3]

---

[1] Во Владивостоке в это время было лишь около десяти номерных миноносцев, из которых более половины от 15 до 18-летней давности и лишь 4-5 более новых (постройки конца девяностых годов) (рис. 14). Все эти корабли имели водоизмещение от 76 до 120 *т* и обладали скоростью от 16 до 21 узла, т. е. не превосходили, а уступали в ней японским броненосным крейсерам. Угроза их для крейсеров Камимуры вообще была незначительной, а в описанных ледовых условиях вовсе нереальной.

[2] «Описание военных действий на море в 37—38 гг. Мейдзи», т. 3, стр. 10.

[3] Исторический журнал крейсера «Россия», стр. 32.

Эти сообщения были основанием для телеграммы командующего Владивостокским отрядом — командующему Порт-Артурской эскадры: «Просил командира Порта оказать содействие отысканию и вылавливанию их (мин.—В. Е.); до очистки залива не считаю в праве с отрядом выходить».[1]

Однако, никаких реальных мер хотя бы для контрольного траления русскими произведено не было. «Собирались было послать с этой целью минные катеры, но потом отменили».[2]

Причины такого пассивного отношения к вопросу столь важному для дальнейшей деятельности Владивостокского отряда нужно искать в следующем:

1) Во Владивостоке тральное дело в первые месяцы войны вовсе не было организовано. Первые зачатки создания партии траления имели место лишь в июне 1904 г.[3]

2) Траление корабельными катерами (хотя и «минными», как их называли тогда), т. е. сравнительно большими и быстроходными,[4] чем обычный корабельный катер, было до крайности медленно, а в условиях плавающего льда безусловно неэффективно.

3) Несмотря на телеграмму Рейценштейна, полной уверенности в том, что японцы действительно ставили мины, не было. Считалось, что мины можно ставить лишь со специальных заградителей или при помощи «минных плотиков», т. е. путем длинной процедуры со спуском корабельных барказов и пр.

Японский официальный исторический труд вовсе не упоминает о постановке мин эскадрой Камимуры под Владивостоком в этот раз, хотя в позднейших случаях, напр., в апреле 1904 г. (см. ниже) о постановке мин говорится с большой подробностью. Очевидно, в февральский приход японцы мин под Владивостоком не ставили.

Обстрел Владивостока не имел никаких решающих результатов, да и не мог их дать, так как он велся преимущественно по невидимой цели, без наблюдения за падением снарядов, т. е. вслепую. Если считать за предельные для японской 203-*мм* корабельной артиллерии того времени дистанции стрельбы около 50—55 каб., то, проходя по Уссурийскому заливу в расстоянии от береговой черты полуострова Муравьев-Амурский (как о том пишут сами японцы) в расстоянии не менее 20 каб.,[5] учитывая ширину перешейка, отделяющего Гнилой угол от Уссурийского залива около 25 каб., они могли бросать свои снаряды кабельтов на 10 к западу от береговой черты Гнилого угла бухты Золотой Рог. Русские крейсеры, стоявшие в северо-западной части бухты, не могли быть достигнуты японскими снарядами.

---

[1] Рукопись Щербатова, л. 65.

[2] Там же, л. 67.

[3] Квашнин-Самарин. «Отчет заведующего партией траления при Владивостокском порте в 1904—1905 гг».

[4] «Минными» они назывались потому, что вооружались небольшими торпедными аппаратами для метательных (не самодвижущихся) торпед. Слово торпеда в русском флоте не употреблялось и заменялось словом мина. Такие катеры имели скорость до 14 узлов.

[5] Вернее предположить, что дистанция в две мили от берега скорее ими сокращена против действительности, а не наоборот.

Демонстрация перед заливами Америка, Стрелок и Посьета выразилась в поверхностном обзоре побережья.

Наибольшую роль, пожалуй, сыграли все-таки наблюдения с батарей за бросанием с японских кораблей неизвестных предметов (мин?). Это привело к связыванию на некоторый период набеговых операций владивостокских крейсеров, так как не только вытралить мины (если бы таковые были поставлены), но даже и обнаружить их в условиях плавающего льда и при отсутствии мало-мальски налаженной службы траления во Владивостоке было невозможно. И хотя для крейсеров оставался, правда, выход через Амурский залив, однако, гораздо более суровые ледовые условия в нем по сравнению с Уссурийским создавали, при недостаточности ледокольных средств, значительно большие трудности. К тому же не могло быть уверенности в том, что японцы не могли поставить мин и на опушке ледового покрова — где-нибудь у многочисленных островов южной части залива Амурского.[1]

Через несколько дней после бомбардировки Владивостока Рейценштейн был отозван с поста командующего отрядом.

---

[1] Позднее, в конце апреля 1904 г., во время вторичного похода Камимуры в залив Петра Великого, японцы поставили две минные банки в Уссурийском заливе и одну у о. Циволька—в Амурском заливе (см. главу VI).

ГЛАВА V

ТРЕТЬЕ КРЕЙСЕРСТВО: НАБЕГ НА ГЕНЗАН И ПОТОПЛЕНИЕ ВОЕННОГО ТРАНСПОРТА «КИНСЮ МАРУ»

(Схема 1)

8 марта 1904 года в Порт-Артур прибыл новый командующий флотом — адмирал Макаров. По его инициативе происходит смена командования Владивостокского отряда крейсеров: Рейценштейн отзывается в Порт-Артур, его замещает вновь прибывший — Иессен.

Новый командующий отрядом привозит с собой от Макарова новую директиву, определяющую деятельность крейсеров:

«Главнейшей задачей отряда», — говорится в инструкции адмирала Макарова, — является препятствие неприятелю перевозить войска в Гензан и другие пункты, лежащие севернее его. Эта задача является следствием местонахождения его. В некоторых случаях появление у берегов Японии может быть полезно, дабы отвлечь неприятеля от главнейшей задачи отряда. Всякий вред, наносимый неприятелю, будет, разумеется, вполне уместен».[1]

Макаров предоставляет Иессену больше свободы, нежели прежние командующие:

«Предоставляется адмиралу Иессену или выходить всем отрядом, или же посылать крейсеры отдельно. В первом случае, имея в руках столь большую силу, можно быть гораздо смелее, чем во втором».

Эти указания в значительной степени отличаются от установок прежнего командования.

В них, во-первых, сильно ограничиваются, и вместе с тем конкретизируются, задачи владивостокских крейсеров. Вместо широкого и недостаточно реального требования достижения своими действиями разделения неприятельских сил мы видим более посильную по тому времени задачу (воспрепятствования перевозке войск в Гензан и к северу от него).

Из фразы: «Эта задача является следствием местонахождения», — можно усмотреть, что Макаров не являлся безусловным сторонником отделения крейсеров от Порт-Артурской эскадры.

[1] Инструкция Макарова Иессену от 25 февраля (9 марта) 1904 г.—по рукописи Щербатова, л. 69.

Из инструкции вытекает, что автор ее не слишком уж верит в возможность, путем хотя бы и энергичных набеговых действий четырех крейсеров против западных берегов японских островов, — навести «на прибрежное население панику, вообще же на всю Японию сильное впечатление», [1] в итоге чего японцы будут вынуждены разделить свои силы.

В новой директиве нет запрещения набеговых операций против японского побережья. Однако, они рассматриваются лишь как средство для отвлечения противника от возможности воспрепятствовать решению главной задачи, поставленной отряду, т. е. в виде операций, обеспечивающих выполнение главной задачи.

В своей инструкции Макаров стремится вселить в подчиненных ему начальниках веру в превосходство русского флота над японским в артиллерийском отношении. [2]

Одновременно он приводит немногочисленные наличные данные о боевом опыте Порт-Артурской эскадры и некоторые свои соображения о желательных методах действия крейсеров во время набеговых операций.

Он отмечает недостаточность и у него информации о противнике: «Способ действий неприятеля для защиты транспортов с десантом, к сожалению, неизвестен»,—пишет Макаров, «а именно, неизвестно, конвоирует ли он транспорты, сопровождая их на близком расстоянии, или расставляет свои суда по пути следования десанта, предоставляя транспортам итти одним после других. При первой высадке войск в Корее неприятельский флот держался тесно у Порт-Артура; самая же высадка охранялась судами, атаковавшими «Варяга» и «Корейца».

Наконец, в инструкции даются некоторые рекомендации относительно строя крейсеров при подходе к неприятельскому берегу, выполнение которых в условиях визуальной и радиосвязи того времени позволит охватить наблюдением максимально возможное пространство и в то же время обеспечит своевременное сосредоточение в случае появления противника.

«Необходимо иметь в виду, — отмечает также адмирал Макаров, — что неприятель попирает всякие международные законы, поэтому должно быть осторожным и недоверчивым».

Обращается также внимание на необходимость сокращения непроизводительного расхода топлива (на якоре) и даются советы о методах сохранения втайне факта выхода крейсеров из Владивостока. Для этого рекомендуется:

1. Строжайшее соблюдение секретности даты выхода (не сообщать никому, кроме шифрованной телеграммы только Макарову).

2. В целях маскировки выхода посылается ежедневно на несколько часов в море один или два крейсера. Не допускать таких

---

[1] См. инструкцию Старка 27 декабря (старый стиль) 1904 г.

[2] Очевидно, что здесь имело место стремление поддержать моральное состояние своего личного состава.

публичных проводов, которые имели место в первый выход отряда в крейсерство.

Обстановка перед выходом отряда в крейсерство

После японской бомбардировки Владивостока (6 марта 1904 г.) и до выхода отряда крейсеров в следующую набеговую операцию (23 апреля) прошло около полутора месяцев, несмотря на то, что ряд обстоятельств, казалось бы, должен был способствовать оживлению их деятельности.

К числу этих обстоятельств надо отнести: 1) прибытие в Порт-Артур талантливого и энергичного адмирала Макарова, 2) вступление в командование отрядом тоже энергичного Иессена, выдвинутого на этот пост Макаровым.

В пользу развития более интенсивных крейсерских набеговых операций говорила и общая обстановка на театре войны: во-первых, японцы продолжали интенсивную перевозку из метрополии к западным берегам Кореи 1-й армии (генерала Куроки) и, во-вторых, во вторую половину марта, закончив мобилизацию 2-й армии (генерала Оку), они начали стягивать ее эшелоны к портам посадки для того, чтобы вслед за первой перевозить через море и эту армию.

Однако, те же самые обстоятельства (вместе с некоторыми другими) влияли и в обратном направлении, приводя к выжидательному образу действий отряда крейсеров.

Действительно:

1. Новым командующим потребовалось некоторое время на освоение своих частей и на соответствующую их боевую подготовку.

2. Для выбора направления, по которому крейсерскому отряду следовало произвести удар, требовались соответствующие сведения о намерениях и действиях противника.

Сведения же о противнике, которыми располагало русское командование в этот период, были весьма недостаточны.

«Во второй половине марта, — отмечают авторы русского военно-сухопутного официального описания русско-японской войны, — сведения о противнике оставались крайне разноречивыми, продолжая указывать на вероятность высадки японских армий положительно во всех пунктах побережья».[1]

Японцы, путем распространения фальшивых слухов, всячески способствовали разноречивости информации о предстоящих их действиях. Это приводило к тому, что:

1. Русское командование попрежнему считало возможным перевозки войск противника к корейским портам Японского моря.

2. Вполне реальными считались и соображения о продолжавшихся перевозках в Желтое море к западному корейскому побережью.

3. Учитывалась серьезная возможность более близких к Порт-Артуру высадок японских экспедиционных частей в пределах Желтого моря у восточных берегов Ляодунского полуострова и

---

[1] «Русско-японская война» (сухоп.), т. II, ч. I, стр. 97.

4. наконец, предусматривалась возможность перевозки и высадки японцев в Печилийском заливе (ныне Чжилийском) в районе Инкоу-Ньючуанг.

Слухи об этом последнем варианте, повидимому, особенно муссировались японской контрразведкой и находили благоприятную почву среди русского армейского командования.

Действительно, высадка на западном побережье Квантунга создавала бы: 1) угрозу железнодорожной линии Харбин—Мукден—Порт-Артур, проходившей вдоль западного берега полуострова, и 2) наносила бы удар по тылам русского фронта, который образовывался в то время в районе реки Ялу.

Правда, для последнего варианта японцы должны были надежно нейтрализовать возможную угрозу со стороны Порт-Артурской эскадры, так как направление морских коммуникаций в Печилийский залив проходило через узкость Печилийского пролива, иначе говоря, под непосредственным ударом из Порт-Артура. В пользу опасений русских о том, что японцы выберут именно это направление, говорила произведенная 26 марта японцами новая попытка заградить выход из Порт-Артура путем затопления в узкости так называемых «брандеров».

Сколь бы ни казался страшным для русских генералов этот вариант японского десанта, русское морское командование не имело оснований для того, чтобы отвергнуть другие возможные направления японских перевозок. Из такой неопределенности вытекала необходимость выжидательного образа действий.

Медлительность русских крейсеров могла также вызываться и местной владивостокской обстановкой.

Полной уверенности в том, что японцы 6 и 7 марта не поставили мин на входных к Владивостоку фарватерах, быть не могло, так как настоящего траления произведено не было. И если адмирал Иессен, в указанный период, время от времени выходил на одиночных крейсерах в прилежащие к Владивостоку заливы, чтобы не давать им «застаиваться» на якорях в Золотом Роге, то в этом нельзя не усмотреть некоторой свойственной новому командующему отрядом нередко несоответствующей обстановке и поэтому неоправдываемой «решительности».

Чтобы уяснить всю «нищету» и разнобой разведывательных данных, получавшихся в период подготовки к третьему крейсерству, полезно ознакомиться с конкретным осведомительным и директивным материалом, поступившим в штаб отряда за время с середины марта по 22 апреля:

1. 7 марта (телеграмма). Сообщается со слов японского полковника в Лондоне о перевозке войск в Гензан и о том, что японский флот «можно думать» находится вблизи Владивостока в открытом море, прикрывая перевозку войск.

2. В тот же день (телеграмма)—сведения о готовящемся японском десанте в Инкоу (с добавлением, что приведенные выше сведения японского полковника, повидимому, «умышленно неверны»).

3. В полученном 25 марта письменном предписании Макарова от 17 марта отмечается возможность нападения Порт-Артурской эскадры

на японский флот в то время, когда он будет конвоировать транспорты в Печилийский залив, а так как очевидно, что прикрытие десантной операции к западу от Порт-Артура потребует сосредоточения японского флота в Печилийском заливе, то упоминается о предоставляющемся удобном для отряда случае присоединиться к Порт-Артурской эскадре. Для этого рекомендуется крейсерам не выходить из Владивостока иначе, как для кратковременных эволюций, и быть в готовности выйти на соединение немедленно по телеграфному вызову.

4. 1 или 2 апреля (телеграмма Макарова)—«Японская операция на Инкоу видимо отложена».

5. На запрос Иессена о местонахождении броненосных крейсеров японцев Макаров 9 апреля отвечает, что к сожалению никаких сведений о них нет, но что 27 марта у Порт-Артура их было всего два».[1]

6. На телеграфную просьбу Иессена разрешить сделать набег на Хакодате 9 апреля получен ответ, что в Японии изготовлены к посадке на транспорты семь дивизий, и наместник полагает возможным, что эти силы направятся в Японское море.

Это сообщение подчеркивается указанием, что «Наместник считает эти известия заслуживающими внимания и требующими большой бдительности».

7. 9 апреля накануне гибели в Порт-Артуре «Петропавловска», а с ним и адмирала Макарова, получают новые сведения (от русского военно-морского атташе из Лондона), что по вскрытии льда японцы собираются произвести высадку в заливе Посьет и в заливе Америка—«для уничтожения всего, что там есть».

13 апреля Иессен отвечает на это, что оба залива уже очистились ото льда.

8. Того же 13 апреля пришла телеграмма о гибели Макарова, с сообщением, что «Японский флот под Артуром». «Остерегайтесь плавающих мин и подводных лодок японцев»,—завершает флаг-капитан наместника Эбергардт свое извещение о тяжелой катастрофе.

9. Дальнейшие информации о противнике продолжают попрежнему дезориентировать командование отрядом.

«Адмирал Камимура с сильной эскадрой стережет Владивосток, надеясь захватить крейсеры»,—сообщает какая-то лондонская газета. Эта газетная утка без комментарий передается из Порт-Артура 22 апреля вступившим после гибели Макарова в командование флотом адмиралом Витгефт.

---

[1] Фактически крейсеры Камимуры возвратились после бомбардировки Владивостока через Сасебо в Желтое море, и 20 марта присоединились к флоту Того у западных берегов Кореи.

Но если убогому состоянию разведывательного дела, о котором свидетельствуют приведенные факты, и может быть найдены хоть какие-либо, если не оправдания, то объяснения, то вовсе невероятным для современного читателя должно показаться нижеизложенное состояние взаимной информации между русскими армией и флотом об их собственных действиях, вытекающее из совершенно ненормальной организации охраны морского побережья русскими и типичной для царской армии оторванности от флота.

Командиром крепостной минной роты залива Посьет еще до приезда во Владивосток Иессена было поставлено в этом заливе заграждение из гальванических мин. Посьет являлся одним из удобных пунктов для временной якорной стоянки крейсеров в случае, если обстановка не позволит им почему-либо войти в Золотой Рог, или потребуется временное их перебазирование.

Минная рота Посьета была подчинена, как и все крепостные части, коменданту Владивостокской крепости, которому, однако, план посьетского заграждения не был сообщен.

По военным законам прежнего времени сохранение втайне всего, что касается инженерного оборудования крепостей, ограждено строжайшими формальными условиями. Разрешение на сообщение плана посьетского заграждения могло быть дано чуть ли не верховным командованием.

29 марта Иессен телеграфирует наместнику просьбу о выдаче ему плана.

11 апреля посылается вторичная телеграмма: «Плана минного заграждения залива Посьет мне до сего времени не выдано».

19 апреля, т. е. через 20 дней после возбуждения просьбы, Иессена уведомляют, что план будет ему выдан.

20 апреля оказывается, что у коменданта Владивостокской крепости есть план заграждений Владивостока, но плана для залива Посьета нет.[1]

23 апреля отряд выходит в крейсерство, так и не получив этого плана заграждения.

Приведенное характеризует трудности, с которыми встречался новый командующий отрядом, планируя свои действия.

Непосредственно перед выходом в крейсерство произошел следующий обмен телеграммами Иессена с наместником Алексеевым.

Как отмечалось выше, Иессен еще в конце марта (27-го), просил Макарова разрешить ему произвести набег на Хакодате. Согласия на это не последовало, ввиду получения разведывательных данных о готовящейся перевозке семи дивизий «вероятно в Японское море».

Вторично Иессен вновь просит разрешения итти в море на следующий день после катастрофы с Макаровым.

На встречный вопрос наместника о намечаемых Иессеном действиях во исполнение директивы погибшего Макарова, командующий отрядом телеграфирует:

---

[1] По рукописи Щербатова.

«23 марта (старый стиль) хотел сделать набег на Сангарский пролив, но накануне получил телеграмму, заставившую меня остаться и ждать дальнейших распоряжений... Считаю целесообразным сначала осветить корейский берег от Гензана, Шестакова или Плаксина к северу, потом произвести набег на Цуругу и, наконец, бомбардировать Хакодате, но все три похода совершить отдельно...»[1]

21 апреля последовал ответ Алексеева:

«Выход в крейсерство главной целью мешать перевозке неприятельского десанта, считаю настоящее время полезным. При этом нахожу, что крейсер «Рюрик» должен оставаться во Владивостоке для поддержки всех ближних операций при посылке миноносцев и самого отряда в случае его отступления перед сильным противником. Считаю более целесообразным предварительный осмотр корейского берега, набег на Цуругу и Хакодате тремя крейсерами. Оставляю Вам свободу действий. При выходе и возвращении под Владивостоком образуйте партии, которые должны тралить впереди, имея в виду, что японцы набрасывают минные банки. Обладание японцами подводных лодок не доказано. Требуется большое внимание, но при этом надлежит не смущать напрасно офицеров и команды, которые должны лишь допускать возможность встречи у берегов таких лодок. Нахождение японского флота неизвестно».

Через день (23 апреля) Иессен с крейсерами «Россия», «Громобой» и «Богатырь» вышел в крейсерство, послав об этом телеграмму наместнику и дополнив ее лишь кратким пояснением:

«... поступаю точно указаниям..., но предполагаю произвести второе действие третьим, а третье — вторым».

Иначе говоря, в первую очередь—осмотр корейского побережья, во вторую — набег на Хакодате, в третью — на Цуругу.[2]

Очевидно, катастрофа под Порт-Артуром (13 апреля 1904 г.), вызванное ею угнетенное политико-моральное состояние флота и неблагоприятное впечатление, оказанное ею в стране, вызвало попытку улучшить его путем достижения успеха хотя бы на второстепенном театре, каковым в то время являлось Японское море и Владивосток. Это обстоятельство вероятно ускорило решение об отправке отряда в море.

События, связанные с описываемой набеговой операцией крейсеров, удобно прежде всего рассмотреть в нижеследующей хронологической таблице.

---

[1] Рукопись Щербатова, л. 80.

[2] Интересна, в связи со слабой постановкой разведывательной службы в русской армии и флоте, следующая заметка в рукописи Щербатова (л. 100): «Из китайских источников адмирал знал, что эскадра адмирала Камимуры должна на-днях прибыть к Владивостоку, и поэтому, не желая с ней встретиться до выполнения задач крейсерства, проложил на карте вероятные пути этой эскадры из Симоносеки, Фузана и Гензана к Владивостоку, свой же курс расположил между ними». Источник, откуда Щербатов почерпнул эти сведения, а также и то, в какой мере эти разведывательные данные были серьезно обоснованы, имело ли место лишь совпадение событий со случайным слухом, — неизвестно.

ТАБЛИЦА 12

Действия обоих противников в период 13—28 апреля 1904 г.

Дата	Время суток	Японцы	Русские
13 апреля			Гибель и Порт-Артуре „Петропавловска" и адмирала Макарова. Появление кавалерийских разъездов у Кенгшенга.[1]
16 апреля		Камимура получает приказ Того о походе к Владивостоку.	Русский кавалерийский разъезд в Сонзине (Дзиосин или залив Плаксина).
20 апреля		Начало посадки 2-й армии на транспорты в Удзине (Хиросима).	
22 апреля		Приход Камимуры в Гензан.	
23 апреля		Выход Камимуры из Гензана на север.	Выход Иессена из Владивостока.

[1] Об активности русских кавалерийских частей в Северной Корее в официальной русской истории «Русско-японская война» (сухоп.) в т. IX (Второстепенные театры военных действий), стр. 21 говорится:

В январе-феврале 1904 г. никаких действий русских войск не происходило. Распоряжение о сформировании для действий в Северной Корее Уссурийского конного отряда в составе трех сотен 1-го Нерчинского казачьего полка было сделано лишь 9 марта. На следующий день одна сотня (6-я) переправилась через р. Тюмень-Ула.

16 марта она пришла в Кенгшенг, захватила телеграфную станцию с четырьмя аппаратами и задержалась там на несколько дней, связавшись с охотничьей командой в г. Хорьенг. Сотня производила высылку разъездов, сбор фуража и пр.

Никаких сведений о проникновении русских частей южнее Кенгшенга в указанном томе не приводится.

Очевидно, японские разведывательные данные, подтолкнувшие Того на посылку адмирала Камимура, говорили именно о разъездах этой единственной сотни казаков, находившейся в Кенгшенге.

Следующая сотня (1-я) получила приказание выступить в Корею для разведки местности лишь в мае.

Дата	Время суток	Японцы	Русские
24 апреля		Движение на север в тумане.	На пути с отрядом к Гензану в тумане „Громобой“ обнаруживает японское радиотелеграфирование.
25 апреля		Вследствие тумана Камимура поворачивает обратно в Гензан.	Русский отряд в тумане продолжает плавание к берегам залива Браутона.
	6.00	„Кинсю Мару“ с миноносцами выходит из Гензана в Риген.	
	10.00	—	Иессен у Гензана.
	11.00	—	Русские миноносцы в Гензане топят „Гойо Мару“.
	14.00	„Кинсю Мару“ высаживает демонстративный десант в в Риген.	Миноносцы присоединяются к отряду. Все поворачивают на север.
	18.00	„Кинсю Мару“, приняв десант обратно, уходит назад. Конвоирующие миноносцы уходят в бухту Остолопова.	Потопление „Хагинура Мару“ (к юго-западу от порта Шестакова). Миноносцы отпущены во Владивосток.
	22.20	Встреча „Кинсю Мару“	с русскими крейсерами.
26 апреля	1.45	—	Потопление „Кинсю-Мару“.
		После 12.00 Камимура, подходя к Гензану, узнает о набеге русского отряда на Гензан. Поиски „Кинсю Мару“ миноносцами.	
	16.00	—	Отойдя на меридиан Владивостока, Иессен поворачивает к берегам Приморья.
27 апреля	Утром	Камимура выходит из Гензана. Весь день поиски крейсерами и миноносцами пропавшего транспорта.	
	Вечером	—	Иессен возвращается во Владивосток. Миноносцы возвратились ранее.

Дата	Время суток	Японцы	Русские
28 апреля		Камимура под Владивостоком. В ночь на 29 апреля постановка японцами мин в Уссурийском и Амурском заливах.	
29 апреля	14.30	Уход из Владивостока на юг в порт Лазарева (Сноден).	
30 апреля		Возвращение в Корейский пролив.	
2 мая		Камимура заменяет 3-ю эскадру на охране Корейского пролива.	Основная задача отряда крейсеров на данный отрезок времени выполнена.

Действия японцев

То же самое событие (гибель Макарова) толкнуло и Того на посылку своих крейсеров к берегам противника. Официальный японский историк так описывает это:[1]

«Ввиду поражения, которое потерпел неприятель за время с 13 по 15 апреля от атак соединенного флота на Порт-Артур... адмирал Того, угадывая угнетенное состояние духа неприятеля и предполагая, что он не предпримет никаких активных действий в продолжение некоторого времени, решил воспользоваться этим и послать часть флота для действий против Владивостока».

16 апреля 1904 г. адмирал Камимура с 5-ю броненосными крейсерами («Идзумо», «Адзума», «Кассуга», «Токива», «Ивате»), четырьмя легкими («Нанива», «Такачихо», «Цусима», «Ниитака»), посыльным судном «Чихайя», 4-мя эскадренными миноносцами, маткой миноносцев (он же депо мин) «Никко Мару» и транспортом «Кинсю Мару» вышел в море.[2]

В Корейском проливе к эскадре присоединились легкий крейсер «Идзумо» и 6 миноносцев.

Все корабли направились в Гензан, куда прибыли 22 апреля чтобы принять уголь и воду.

---

[1] «Описание военных действий на море в 37—38 гг. Мейдзи», т. 3, стр. 12.

[2] Посылка транспорта «Кинсю Мару» была вызвана разведывательными данными (еще в начале марта) о появлении русских кавалеристов в Кенгшенге, а 13 и 19 апреля о продвижении конников соответственно в Сонзин (широта — 40°40′ N) и Кильчжю (широта 40°48′ N).

Действия Иессена

В полном неведении относительно передвижений противника, на следующий день после прихода в Гензан отряда Камимуры, русская эскадра утром 23 апреля вышла из Владивостока.

Впервые за войну вместе с тремя крейсерами («Россия», «Громобой», «Богатырь») были взяты два номерных миноносца («205» и «206»).

Выход отряда сопровождался рядом мероприятий для сохранения его втайне. Для этого в течение всего полуторамесячного периода население города приучали к тому, что крейсеры поодиночке или попарно выходят на короткие сроки в море.

В день окончательного выхода снялись с якоря все 4 крейсера (включая «Рюрик»).

Миноносцы вышли из Золотого Рога после выхода крейсеров. Среди личного состава кораблей были распространены сведения о том, что выход имеет целью практику в эволюциях.

При выходе в море отряд задержался вследствие тумана. Пришлось дважды становиться на якорь, сначала в Босфоре Восточном, затем у Скрыплева.

Последнюю стоянку адмирал использовал для совещания и инструктирования командиров кораблей. Тем временем подошли и миноносцы.

Только в 18 часов погода позволила итти дальше.

«Рюрик», как было намечено, направился обратно во Владивосток. Отряд же в составе крейсеров: «Россия», «Громобой», «Богатырь» и двух миноносцев в 20 ч. 15 м., находясь в 7 милях от о. Аскольд, лег на курс к мысу Пещурова (на 45 миль южнее его).

Около 21 часа отряд вновь вошел в очень густой туман; пришлось уменьшить ход до 7 узлов, выпустив туманные буи на 1,5 каб., миноносцам же следовать в 0,5 каб. расстояния от своих мателотов. Туман был столь густ, что даже на этих расстояниях корабли не видели друг друга.

С рассветом, 24-го видимость несколько улучшилась, но около 9 часов туман опять сгустился.

В 10 часов, находясь в широте 41°21′ N и долготе 131°10′ O, «Громобой» принял японское радиотелеграфирование. В первый раз взятый в поход переводчик (студент Восточного института) перевел нечто вроде: «есть препятствие от густого тумана, акт передвижения неудобен, даже разного рода указания направления и ход передачи, затруднительны».

Поскольку произведенная за месяц до описываемых событий проверка взаимной радиосвязи между «Рюриком» и «Россией» выяснила, что связь поддерживалась до дальности в 24 мили, можно было считать, следовательно, что в расстоянии в два-три десятка миль находятся корабли противника.[1]

---

[1] Правда, японские передатчики могли быть более мощными, однако, сомнительно, чтобы совместное движение японской эскадры требовало радиотелеграфирования на предельных мощностях.

Теперь мы знаем,[1] что этот же туман явился для японской эскадры препятствием к продвижению вперед. Утром 25 апреля японский адмирал пришел к решению возвращаться в Гензан, тогда как владивостокские крейсеры продолжали крейсерство. Более того, заблаговременное приказание Иессена с утра 24-го прекратить переговоры по радио обеспечило русскому отряду скрытность его прохождения в тыл японской эскадры, внезапность и дальнейший успех операции.

Уже около 14 часов туман слегка поредел, но ненадолго. Однако, продолжали двигаться далее на юг, увеличив скорость до 12 узлов.

В 5 ч. 15 м. утра 25 апреля, определившись, благодаря значительному улучшению видимости, по мысу Пещурова отряд повернул в глубину залива Браутона—к Гензану.

Английская лоция 1904 г. дает следующее краткое его описание. Гензан—корейский город, занимает протяжение около одной мили и расположен у южной оконечности бухты.

Иностранный сеттльмент лежит на западном берегу. Японская часть его имеет консула. Имеется также китайский город, тоже с консулом.

Окружающие земли состоят в значительной степени из обработанных полей. Недалеко от города добывается медь. В соседних горах обнаружено золото.

Население состоит из 34 европейцев (из них 25 англичан), 1763 японцев, 120 китайцев и от 15 до 20 тысяч корейцев.

Две деревянные пристани (одна в 50, другая в 30 метров длины), расположенные возле стены сеттльмента, имеют глубины у оконечности до 1,75 метра.

Гензан связан телеграфом с Сеулом при помощи японской и китайской линий. Имеется два почтовых отделения.

Три японских и одна английская пароходные компании поддерживают сообщение с Гензаном. Ежедневно ходят пароходы из Фузана через Гензан и в соседние к нему порты.

Главные предметы вывоза за границу: скот, бобы, сырые шкуры, сушеная рыба, китовый жир и кожа.

Ввоз: ткани, олово, хлопок, керосин и шелковые изделия.

В 1902 г. порт посетило до 325 пароходов, преимущественно японских и корейских и 41 русских. Вошло 86 парусных судов (82 японских и корейских и 4 русских). В порту около 30 перегрузочных судов, приблизительно каждое по 5 тонн.

В японском сеттльменте расположен госпиталь.

Подойдя к острову Халезова (ныне Ару Сому), отряд застопорил машины, и адмирал вызвал на «Россию» командиров обоих миноносцев. На них были посажены студенты переводчики, переданы подрывные патроны и батареи для их взрывания. В 8 ч. 30 м. миноносцы вошли в Гензанскую бухту, крейсеры же несколько продвинулись вслед в целях поддержки.

До 14 часов крейсеры держались перед Гензаном в районе между островом Анненкова (Сопу Сому) и полуостровом Нахимова, оставаясь в 15 милях от места назначения миноносцев.

---

[1] «Описание военных действий на море в 37—38 гг. Мейдзи», т. 3, стр. 13.

Залив Лазарева и расположенные в южной его части бухты и город Гензан ограждены со стороны моря несколькими возвышенными островами с достаточно глубоководными проходами между ними (7—18 метров). В средний из них, придерживаясь возможно ближе к островам из опасения, что посередине проходов могут быть поставлены мины, и направились миноносцы.

Не встретив никакого сопротивления, оба миноносца прошли на рейд, на котором обнаружили небольшой японский пароход «Гойо Мару» (500—600 тонн), стоявший вблизи города.

На пароход с миноносцев были отправлены две двойки (с подрывной партией и вооруженными людьми). Экипажу было приказано убраться на берег, была забрана корреспонденция и заложены подрывные патроны. Попытки произвести опрос экипажа при помощи переводчиков, благодаря паническому состоянию японцев и корейцев на пароходе, не увенчались успехом.

Потопление парохода взрывом подрывного патрона не вышло, так как оборвались проводники. Выпущенной с миноносца торпедой «Гойо Мару» был потоплен.

На рейде Гензана, кроме потопленного парохода, находилась парусная шхуна. Поскольку миноносцы, задержавшись с пароходом, просрочили назначенный момент возвращения к отряду (полдень), старший из командиров, «опасаясь прибытия к берегу артиллерии и пехоты», решил оставить шхуну без внимания.

Во время набега миноносцев в городе подняли где только можно нейтральные флаги—в подавляющем числе корейские и на одном из зданий — американский (США). На берегу собралась толпа в 2—3 тысячи человек.

Ни одного выстрела (кроме торпеды по пароходу) ни с той, ни с другой стороны не последовало.

Около 14 часов миноносцы через северный проход возвратились к отряду.

На время чистки котлов оба миноносца были взяты на буксир крейсером «Россия» и отряд 8-узловым ходом направился на север к порту Шестакова (Симпо).

В 14 часов корабли на короткое время опять закрыл туман. В ряде документов этот туман приводится в качестве причины, повлекшей за собой решение Иессена отказаться от осмотра порта Шестакова и повернуть в море.

Однако, был ли туман истинной причиной этого отказа, остается в должной степени невыясненным. Можно предположить скорее, что обнаруженное накануне телеграфирование японцев и нежелание с ними встречаться у чужих берегов привело командующего русским отрядом к указанному решению.

В 19 часов миноносцы подошли к крейсерам для приемки дополнительного запаса угля (до 4 тонн), чтобы иметь возможность самостоятельно возвратиться во Владивосток.

Через $^3/_4$ часа на северо-востоке был обнаружен пароход. Крейсер «Богатырь», получивший приказание его осмотреть, установил, что это небольшой японский каботажник «Хагинура Мару» с грузом вяленой рыбы (около одной тонны).

После осмотра и снятия людей (15 японцев и 12 корейцев) пароход было приказано уничтожить. Сначала это предполагалось сделать артиллерийским огнем, но затем, чтобы не выдавать стрельбой своего присутствия — посылкой подрывной партии. Потопление парохода путем взрыва 12 *кг* пироксилинового патрона произошло в широте — 39°47′ N и долготе—128°4′ O, около 20 часов. На всю операцию с момента обнаружения до потопления ушло немногим более двух часов.

На пароходе были захвачены: карта с прокладкой, судовые документы, переписка и шифрованная телеграмма с декодированным ее содержанием.

Необходимо отметить нечеткость действий отряда во время этой операции, вытекавшей из того, что процесс захвата и потопления парохода производился не одним кораблем. Остановку парохода, посылку призовой партии и приемку к себе команды выполнял «Богатырь»: потопление судна артиллерийским огнем было поручено произвести «Громобою»; ему же затем было приказано послать шлюпку и взорвать пароход подрывными патронами.

Погода была близкая к штилю, море тихое.

Во время возни с пароходом оба миноносца были отправлены во Владивосток. Учитывая возможность встречи с неприятелем, старшему из командиров было приказано отойти в море на 50 миль, проходить мыс Болтина (Мюсю куци) в расстоянии не ближе 30 миль, оттуда итти к мысу Гамова, а затем—во Владивосток.

Миноносцы прибыли туда благополучно, не встретив в море никого.

Покончив с «Хагинура Мару» и расставшись с миноносцами, отряд проложил курс на Цугарский пролив в расчете на выполнение второй части набеговой операции — бомбардировки Хакодате. [1]

Следуя этим курсом, отряд должен был пройти уже в темное время в расстоянии около 10 миль от порта Шестакова (Симпо) и около 20 миль от рейда Паллада (Иион роад), пересекая таким образом пути между портами северной половины залива Браутона и портом Гензан.

Наступила лунная ночь с легкой дымкой на горизонте.

В 22 ч. 20 м. слева был обнаружен шедший с зажженными огнями на пересечку курса большой пароход. Сблизившись с ним (он сначала, видимо, принял крейсера за своих и тоже склонил курс для встречи), опросили его в рупор по-английски «Какой нации?» и получили радостный ответ «Japanese»! («японский»).

В 23 ч. 15 м. был послан гребной катер с призовой партией.

Подходя к транспорту, начальник партии обнаружил, что пароход спустил две шлюпки, которые уходят в сторону. Это заставило пойти за ними в погоню. Через 10 минут первая шлюпка была захвачена, причем перед сдачей из нее выбросили что-то за борт. Команда шлюпки, в числе которой было несколько унтер-офицеров и матросов японского военного флота, сдалась.

---

[1] По невыясненной причине Иессен затем изменил это свое решение (см. ниже).

Такая же судьба постигла и вторую шлюпку с транспорта, остановленную после длительной погони.

Поиск и погоня были облегчены зажженными прожекторами крейсеров, а высадка с первой из захваченных шлюпок пленных на корабль—приблизившимся крейсером «Богатырь», которому Иессен приказал заняться уходящими шлюпками.

Тем временем к борту «России» и «Громобоя» на шлюпках подошли первые группы японцев, покидавших свой пароход.

На одной из них прибыл военно-морской представитель (комендант транспорта) капитан-лейтенант военного флота Мизугуци. Японский официальный исторический труд[1] рассказывает: «На пароходе была сильная суматоха и, так как в течение одного часа нельзя было свезти всех людей, то капитан-лейтенант Мизугуци, дав дальнейшее распоряжение штурману (торгового флота) Акамуцу, сам вместе с ревизором Иида, капитаном судна Яги и двумя нижними чинами сел на шлюпку и отправился на крейсер «Россия» просить дальнейшей отсрочки» (потопления). — В. Е.).

Стремлением спасти людей, в том числе невоенную команду транспорта, при невозможности сражаться наличными тремя 47-*мм* пушками против трех больших кораблей противника, объясняет автор японского труда этот по меньшей мере странный поступок старшего военно-морского начальника японского военного транспорта.

Потому, что на пароходе началась суматоха (точнее—паника) он, военно-морской начальник, счел возможным вместе с капитаном парохода покинуть его, предоставив справляться с ней младшему штурману торгового флота Акамуцу.

Автор японского труда удивляется, почему Мизугуци, будучи встречен на «России» офицерами, на его просьбу об отсрочке «как будто бы получил согласие», но потом «вдруг был арестован».

Русский автор брошюры «На крейсере «Россия» описывает прибытие Мизугуци на флагманский корабль, как акт сдачи: «Один в военно-морской форме отдает при входе на трап старшему офицеру свою саблю».

Нет ничего удивительного, что сдавшегося старшего военно-морского начальника не отпустили обратно на свое судно, а отправили туда в сопровождении русского офицера, только некомбатанта[2] — капитана парохода.

---

[1] «Описание военных действий на море в 37—38 гг. Мейдзи», т. 3, стр. 17.

[2] «Некомбатант»—противопоставление слову «комбатант» или «воюющий». Под последним в международном праве того времени понимались «лица, входящие в состав вооруженных сил», «враги открытые и законные». К некомбатантам, пользующимся покровительством законов войны, относились, например: «врачи, военно-полевые интендантские и почтово-телеграфные чины» и др., а также «разного рода поставщики и маркитанты, корреспонденты газет...» (см. «Главнейшие сведения по морскому международному праву», составл. В. Сиверс, СПБ, 1902, стр. 73-74).

Автором настоящей книги термин «некомбатант» применен к «не носящим оружия» рабочим «кули» — носильщикам тяжестей и грузчикам, применявшимся в японской армии, а также к другим невоенным лицам, которые находились на японских транспортах и пароходах.

Гребной катер с призовой командой и подрывной партией с «России» и японским капитаном парохода подошел к борту транспорта.

Одна группа (лейтенант Петров) направилась вместе с капитаном производить осмотр судна, другая (лейтенант Рейн)—подготовлять его к взрыву.

Петров, «спросив еще раз командира, остался ли еще кто-нибудь на пароходе, и получив категорический ответ, что никого нет, с квартирмейстером Горышем и командиром пошел по палубам; у трапа были поставлены двое часовых с ружьями».[1]

Рейн спустился в машинное отделение.

Обнаружив неожиданно в одной из кают правого борта 6 японцев (из них 5 армейских офицеров), Петров, угрожая револьвером, обезоружил их и отправил на катер.

По японским данным, офицеры, получив перед тем приказание «разделить участь судна», выслушали это приказание и все прокричали вместе с солдатами три раза «банзай», а затем собрались в одном помещении, где приступили к прощальному пиршеству».[2]

В этом помещении они и были арестованы лейтенантом Петровым, а затем отвезены на катер.

«В это время» — пишет в своем рапорте Петров — «лейтенант Рейн крикнул мне, что у него все готово, и просил торопиться. Квартирмейстер Горыш обежал палубу, чтобы осмотреть, все ли наши люди сели на катер, и доложил, что в кормовом трюме есть солдаты с ружьями».[3]

Попросив Рейна подождать со взрывом, Петров сообщил о находке голосом на крейсер.

Он следующим образом излагает далее в своем рапорте:

«Солдаты в числе около 150 человек, несмотря на предложение выйти на палубу, остались в трюме и щелкали затворами. Тогда я дал знать о положении дел на крейсер, на что получил приказание немедленно отваливать. Доложив лейтенанту Рейн, я забрал всех своих людей и отвалил от парохода. Проходя под кормой, я заметил на ней две 47-*мм* пушки, которые раньше не видел, о чем передал тотчас голосом на «Россию».[4]

Другой упомянутый русский офицер (Рейн) в своем подробном рапорте излагает происходившее на транспорте с несколько иными деталями. Так как только оба рапорта вместе дают конкретную картину условий работы призовых и подрывных партий на захватываемом неприятельском судне, представляет интересным дать краткие выдержки и из этого донесения.[5]

«Получив... приказание... отвалить на гребном катере, бывшем под командой лейтенанта Петрова, на названный пароход и взорвать последний средствами находившейся на катере подрывной партии, я направился к пароходу, проверяя по пути состояние взрывчатых материалов и давая указания о способе взрыва и о распределении

---

[1] Рукопись Щербатова, л. 108.
[2] «Описание военных действий на море в 37—38 гг. Мейдзи», т. 3, стр. 18.
[3] Рапорт Петрова—по историческому журналу крейсера «Россия», л. 96.
[4] Рапорт Петрова—там же.
[5] Рапорт Рейна—там же, л. 97 и далее.

людей для этой цели. На катере находился капитан парохода и один человек из его команды, взятые, как я узнал от лейтенанта Петрова, чтобы убедиться совместным с ними осмотром, что пароход действительно покинут и что на нем не осталось ни одного человека. С лейтенантом Петровым я условился, что зажгу фитильный запал, когда окончится осмотр парохода и люди все сядут на катер...»

Спустившись вместе с двумя людьми (из них один трюмный унтер-офицер) в машинное отделение транспорта, Рейн намеревался произвести закладку мины наивозможно скорее, потому что перед отправкой получил приказание не терять времени, так как на горизонте видны какие-то огни.[1]

Фактически Рейн спустился сначала в одну из кочегарок, в которой котлы были под парами, «повидимому, без всякого питания водой» в течение продолжительного времени. Заложить под котлами мину не удалось, так как не было ни времени, ни сил ломать кочегарные площадки, чтобы проникнуть под котлы. Перейдя затем в смежное с кочегаркой машинное отделение, он заложил там «как можно плотнее на самое нижнее дно» под передней частью машины 65 фунтов пироксилиновых зарядов.

К запалу был присоединен Бикфордов шнур, рассчитанный на горение и в воде. Длина его взята с расчетом горения не менее 10 минут, т. е. на время достаточное, чтобы сойти на катер и отойти от борта.

В машинном отделении была полная тишина, слышалось только шипение пара.

Когда все было готово, Рейн послал одного из своих помощников, чтобы узнать, закончила ли свое дело партия Петрова, как вдруг услышал наверху шум, а за ним крики: «Не взрывать, ни за что не взрывать».

Через несколько минут последовали разъяснения: «Нашли японского офицера», «нельзя взрывать», «держите револьвер наготове— нашли человек десять».

Учитывая, что на посадку десяти человек не требуется много времени и что крейсерам надо торопиться, Рейн решает открыть кингстоны и зажечь фитиль, тем более, что патроны заложены так, что в темноте (а он решил разбить все фонари) случайно оставшийся на пароходе и хорошо знакомый с расположением всех помещений не мог бы найти места патронов, если бы и подозревал, что они заложены.

Однако, кингстонов ему найти не удалось. В то же время сверху послышался новый крик: «нашли японских солдат человек 50».

Тогда Рейн сейчас же затушил фитили и пошел наверх, чтобы выяснить истинную обстановку, поручив своим обоим помощникам тщательно охранять заложенные патроны.

Найдя на палубе Петрова, он узнал от него, что арестовано 5 офицеров и «что в трюме находится около 130 человек японских вооруженных солдат, которые не выходят и держат винтовки в руках».

---

[1] Сообщение об огнях, повидимому, было ошибочное. Во всяком случае, судя по официальному японскому источнику, как теперь известно, никого из японских кораблей (кроме миноносцев в бухте Остолопова) поблизости не было.

На доклад Петрова по мегафону о том, что японские солдаты не хотят выходить, с крейсера последовало приказание, несколько раз повторенное «немедленно отваливать, а затем взорвем миной— Уайтхеда» (торпедой.—В. Е.).

«Увидев, что на уборку патронов и вынос их наверх придется употребить слишком много времени . . . я приказал,—пишет Рейн, — всем людям выйти из машины, немедленно сесть на катер, а затем сел сам и отвалил на крейсер. В это время японцы уже стали собираться на полубаке» (транспорта.—В. Е.). После того как катер отошел на достаточное расстояние от парохода, «Россия» выпустила торпеду.

Одновременно со взрывом торпеды оставшиеся на пароходе солдаты открыли частый ружейный огонь.

Будучи связан тем, что на воде за нестреляющим бортом стоит гребной катер, крейсер «Россия» был вынужден держаться с застопоренными машинами в 3,5 каб. от японского транспорта. Людям, находившимся на верхней палубе, было приказано лечь—этим сохранили команду крейсера от бесполезных жертв. Легко ранены были лишь рулевой у штурвала и вышедший на палубу кочегар. Следы японских ружейных пуль были обнаружены в надстройках во многих местах.

Чтобы ускорить агонию японского парохода, через несколько минут после взрыва торпеды был открыт артиллерийский огонь из легких и 152-*мм* орудий правого борта крейсера. [1]

Дождавшись гибели парохода и подняв шлюпки, Владивостокский отряд в 2 ч. 15 м. лег на прежний курс.

От пленных, размещенных на «России» и «Богатыре», узнали, что на транспорте «Кинсю Мару» находилась 9 рота 37-го пехотного полка.

Японский официальный исторический труд отмечает, что на «Кинсю Мару» в момент его остановки находились: десант в составе 5 офицеров, 2 фельдфебелей, 121 солдат, 2 переводчиков, капитан-лейтенант флота (посредник), 72 человека судового состава, морской ревизор с подведомственными ему 17 человеками команды, 77 рабочих (кули) и 3 купца.

Из 45 человек японских солдат, спасавшихся на двух шлюпках, добрались до корейского берега едва лишь десятая часть.

Момента, когда эти две шлюпки отошли от парохода, русские крейсеры не заметили.

Всего на действия против японского транспорта было затрачено три часа. В последний момент, перед тем как следовать дальше, произошла небольшая задержка вследствие обнаружения японской шлюпки, на которой предполагались люди. Приблизившись и окликнув шлюпку по-японски, ничего на ней не нашли.

Поэтому в 2 часа крейсерский отряд лег на курс по направлению на Цугарский пролив.

В этот момент Иессен еще, видимо, не отказался от второго объекта крейсерства—обстрела Хакодате.

---

[1] С момента взрыва торпеды до гибели парохода прошло около 17 минут. Торпеда взорвалась в середине корабля, видимо, попав в угольную яму.

На крейсерах находилось более двухсот японцев и корейцев (на «России» 67, «Громобое» 100 и «Богатыре» 42).[1]

От пленных удалось получить кое-какие сведения, и, в частности, сведения о нахождении в северных водах крейсеров эскадры адмирала Камимура, что совпало с фактом принятого на пути к Гензану радиотелеграфирования.

Поэтому, пройдя до 16 часов курсом на Цугарский пролив, Иессен принял решение возвращаться к своим берегам. Приблизительно на меридиане Владивостока отряд повернул на бухту Преображения.

В 19 часов, приближаясь к полосе холодного течения у берегов Приморья, отряд вошел в туман, который держался до утра. Шли к берегу по лоту.

В 9 ч. 30 м. 27 апреля открылись по носу очертания сопок залива Преображения. Поскольку считалось возможным, что японская эскадра ожидает отряд в заливе Петра Великого к западу от мыса Поворотный, отряд, повернув к Владивостоку, шел всего в двух милях от берега, стараясь возможно дольше не выдать противнику своего присутствия.

С поста на Поворотном получили известие, что у Владивостока неприятеля нет и не было, но что имеется сообщение о выходе из Симоносекского пролива большого числа военных транспортов.

К 17 часам подошли к острову Аскольд, с которого было получено более подробное сообщение о выходе японских транспортов.[2]

К вечеру отряд, пройдя Уссурийским заливом, стал на бочках в бухте Золотой Рог.

В ответ на поздравление с успехом, присланное из морского министерства, Иессен 29 апреля ответил телеграммой, характерной для военной оценки свойств дальневосточного морского театра.

«Искренне благодарю за внимание и добрые пожелания... благодаря туману удалось выкрасть у Камимуры из-под носа транспорт. Туман—наш надежный союзник».[3]

Движения японской эскадры

Пройдя 22 апреля в Гензан и погрузившись углем и водой, эскадра Камимуры через сутки вышла к Владивостоку. Считая невозможным брать с собой к русским берегам малые 85-тонные мино-

---

[1] Характерным для внутренних взаимоотношений в японских вооруженных силах явился факт просьбы морских офицеров — разместить их на крейсерах отдельно от сухопутных.

[2] В рапорте Иессена наместнику сообщение с о-ва Аскольд изложено так: «Известия из Токио (? — *В. Е.*). 120 транспортов имеют на борту 2 дивизии; шестого апреля (старый стиль — В. Е.) вышли из Симоносеки, курс к северу».

При оценке достоверности этого события в настоящее время надо учесть: 1) что в это время должна была происходить действительно интенсивная перевозка войск из Внутреннего моря через Симоносекский пролив, 2) что направление их из Симоносеки «курсом на север» не могло обязательно быть доказательством движения транспортов к берегам северной Кореи и русского Приморья, тем более, что выходной фарватер из Симоносекского пролива в Корейский направлен из узкости, в первую очередь, именно на север, и все идущие суда, за исключением мелких, хотя бы они затем должны были итти в Желтое море, сначала неизбежно ложатся на курс северных румбов (см. схему 6).

[3] Дело ЛОЦИА № 26451.

носцы, японский адмирал оставил 11-й отряд миноносцев и транспорт «Кинсю Мару» в Гензане.

Вскоре после выхода в море, идя на север, Камимура попал в туман. «Наступило утро 25 апреля, а туман стоял попрежнему. Вследствие этого адмирал Камимура решил временно вернуться в Гензан пополнить запасы угля и воды и ожидать прояснения погоды».[1]

Подходя 26 апреля после полудня ко входу в Гензан, он был встречен 1-м отрядом своих эскадренных миноносцев, от которых узнал, что русские крейсеры накануне произвели нападение на Гензан.

Опасаясь, что неприятель поставил в гавани мины, Камимура не решился входить в самую бухту, а стал на якорь у входа.

Накануне 25 апреля утром транспорт «Кинсю Мару», приняв к себе роту пехоты, вышел из Гензана. Это произошло за 5 часов до входа в него двух русских миноносцев и всего часа за 2—3 до подхода ко входу в порт владивостокских крейсеров.

Под конвоем 11-го отряда миноносцев (четыре миноносца по 85 тонн) транспорт направился на рейд Паллада (Ригeн), куда пришел около 14 часов того же дня. В это время 3 русских крейсера и 2 миноносца, потопив в Гензане «Гойо Мару», подвигались к порту Шестакова, а на пути уничтожили «Хагинура Мару».

В Ригeн с «Кинсю Мару» была произведена демонстративная высадка десанта. Рота, пробыв на берегу несколько часов, к 18 часам возвратилась на транспорт и он, вместе со своими конвоирами, вышел обратно в Гензан.

«Ввиду дурной погоды,[2] — пишет японский автор, — «Кинсю Мару» пошел самостоятельно, миноносцы же временно зашли в бухту Остолопова (Цахо) и только 26 апреля возвратились в Гензан, ничего не зная о трагической судьбе транспорта.

Оставленный без конвоя «Кинсю Мару», как уже было описано, был встречен и потоплен русскими.

26 и 27 апреля японские миноносцы и крейсеры производили поиски исчезнувшего транспорта. Только эсминцу «Акацуки» посчастливилось найти японскую шлюпку, а на ней штык и записи (вроде дневника) наблюдающего офицера с «Кинсю Мару».

ВЫВОДЫ

1. Апрельское крейсерство в залив Браутона было первым успешным делом Владивостокского отряда. Оно показало, что даже в неблагоприятной обстановке

[1] «Описание военных действий на море в 37—38 гг. Мейдзи», т. 3, стр. 13.

[2] Основательность ссылки японцев на «дурную погоду» можно подвергнуть критике:

1. В ночь на 26 апреля, во время потопления русскими транспорта «Кинсю Мару», стояла тихая погода, а от бухты Остолопова место гибели этого парохода отстоит на 15 миль.

2. Русские миноносцы «205» и «206» (по 103 тонны) совсем немногим больше, чем японские (эти по 85 тонн), в эту же ночь проходили мимо бухты Остолопова в расстоянии от нее в 15—20 миль и беспрепятственно возвратились во Владивосток.

1904 года инициативные действия крейсеров могут привести к положительным результатам.

2. Взятые Иессеном вместе с крейсерами в поход два малых миноносца позволили произвести разведку внутри бухты Гензана, т. е. легко сделать то, чего не могли достичь крейсеры в предыдущий поход с Рейценштейном.

3. Используя характерные для весеннего и летнего времени в этих местах туманы и плохую видимость, отряд Иессена удачно проскочил мимо шедшей встречным курсом японской эскадры, значительно превосходившей силами русский отряд и бо́льшую часть операции произвел в тылу у Камимуры. Потопление японского транспорта «Кинсю Мару» явилось первым случаем действительного нападения на японские войсковые перевозки по морю.

4. Существенно важным явилось то, что русские крейсеры эффективно использовали туман. Тот же самый туман, который заставил японские крейсеры на время отказаться от операции (возвратиться в Гензан)—оказался «союзником» русских, успешно продолжавших движение для выполнения поставленной задачи.

В имеемой обстановке запрещение Иессена пользоваться в тумане радиопереговорами было совершенно правильным. Японцы, с другой стороны, своей неосторожностью в этом отношении выдали свое присутствие.

5. Брошенный своими конвоирами-миноносцами, беспечно оставленный далеко в тылу адмиралом Камимура, транспорт «Кинсю Мару» сделался легкой добычей крейсеров владивостокского отряда. Очевидно Камимура переоценил пассивность русских крейсеров и решил, что русский флот, где бы он ни находился, окончательно деморализован гибелью адмирала Макарова.

6. Хотя и не имевший решающего влияния на ход войны, апрельский успешный набег крейсеров способствовал некоторому улучшению впечатления, произведенного тяжелой катастрофой 13 апреля под Порт-Артуром.

7. В конечном счете операция русских привела к разделению сил противника. С этого момента и до конца активной деятельности русских крейсеров, броненосные крейсеры Камимуры перенесли свое базирование в Корейский пролив, в бухту Озаки на острове Цусима. Тем самым японский флот под Порт-Артуром был ослаблен. В последующее время крейсеры адмирала Камимура уходили с тех пор на запад только в наиболее напряженные моменты.

ГЛАВА VI

ВТОРОЕ ПОЯВЛЕНИЕ ЭСКАДРЫ АДМИРАЛА КАМИМУРЫ ПОД ВЛАДИВОСТОКОМ. ПОСТАНОВКА ЯПОНЦАМИ МИН В ЗАЛИВЕ ПЕТРА ВЕЛИКОГО

(Схема 3)

По выходе 27 апреля вторично из Гензана японская эскадра крейсеров, оставив для поисков у корейских берегов пропавшего транспорта «Кинсю Мару» легкий крейсер (авизо) «Чихайя» и миноносцы, направилась к Владивостоку.

Придя на следующий день в залив Петра Великого, адмирал Камимура «приказал судам ставить мины, которые и были поставлены: с оста от острова Скрыплева в расстоянии от него в 0,75 или 1,25 мили на зюйд—12 штук, в 8,25 милях на зюйд от этого острова по направлению к весту на протяжении 1,25 мили — 39 штук и в 6,5 милях на зюйд от о-ва Циволька по направлению на ост на протяжении 1,5 миль—24 штуки».[1]

«Поставив мины», — пишет японский историк, — «2-я эскадра 29 апреля в 2 ч. 30 м. дня отправилась в обратный путь. 30 апреля вошла в залив Сиоден (порт Лазарев), где встретила «Чихайя», сообщившего о потоплении «Кинсю Мару» русскими судами. Из Сиодена 2-я эскадра вышла 2 мая и, по прибытии в Корейский пролив, заменила 3-ю эскадру по его охране».

Согласно русским источникам [2] заградительная операция была произведена японцами ночью с 28 на 29-е апреля.

Еще 28-го с поста на острове Скрыплева наблюдался на юге дым, но за мглой кораблей не видели. Около 0 ч. 20 м. 29-го с острова на юг был обнаружен силуэт, по приближении которого определилось, что это—миноносец крупного размера. Подойдя к острову на дистанцию в 4 каб., миноносец повернул на мыс Басаргина. За первым миноносцем было обнаружено еще пять, [3] шедших ему в кильватер и повернувших за ним последовательно.

---

[1] «Описание военных действий на море в 37—38 гг. Мейдзи», т. 3, стр. 15.

[2] Рукопись Щербатова, л. 125.

[3] По японским данным с Камимурой вышли на север только три эскадренных миноносца первого отряда: «Сиракумо», «Асасиво», «Акацуки» и приданный из четвертого отряда—«Асагири». Первые три по 305 тонн водоизмещения, 31 узел, четвертый — 375 тонн и 27 узлов. Кроме того, два («Хибари» и «Саги») миноносца по 150 тонн и 27 узлов.

Открытым с мыса Поспелова прожектором миноносцы были освещены. Головной корабль сделал сигнал проблеском фонаря и отвернул по направлению к о-ву Аскольд. Ушли за ним и быстро скрылись из вида и его спутники. [1]

Судя по местам обнаружения мин во время последовавшего в июне 1904 года траления (и взрыва на одной из мин немецкого парохода), можно предположить, что постановка произведена именно с этих миноносцев. Как видно на схеме 3 японские мины вблизи острова Скрыплева сгруппированы в двух местах: 1) в юго-юго-восточном направлении, где было обнаружено восемь мин, и 2) на восток от того же острова, где обнаружили три мины. [2]

Если сопоставить с этим упомянутые выше наблюденные с острова движения японских миноносцев, можно предположить, что первая группа мин была поставлена тогда, когда миноносцы приближались к Скрыплеву, идя с юга на него. Приблизившись к острову, они сначала легли на курс, ведущий на мыс Басаргина, а затем, отвернув по направлению к о-ву Аскольд, сбросили несколько мин на пути отхода от Скрыплева.

Минные банки в более южных частях залива Уссурийского, а также в устьевой части залива Амурского могли быть поставлены или миноносцами или транспортом «Никко Мару», на котором, как отмечалось выше, находился запас мин.

Как видно из схемы 3, японские заграждения оказались поставленными: 1) на входных во Владивосток фарватерах через Уссурийский залив (две банки у Скрыплева) и 2) на наиболее широком входе в Амурский залив у о-ва Циволька.

Эти очень умеренные по числу мин постановки (в сумме 75 штук), разбросанные в трех местах на протяжении нескольких десятков миль, представляли сравнительно незначительную угрозу для владивостокских крейсеров, если на подходах к нему:

1) имелась бы хорошо организованная служба наблюдения и связи;

2) была бы своевременно организована эффективная партия траления.

Ни того, ни другого в то время во Владивостоке не было.

Только то обстоятельство, что японские миноносцы подходили почти вплотную к острову Скрыплева и восточному входу в Босфор и благодаря этому были обнаружены, указало на необходимость начать траление именно в этом месте. О минах, поставленных более мористо (к югу от мыса Вятлина), и минах у острова Циволька не было, повидимому, никаких намеков. Следовательно, можно было начать траление от Скрыплева. Но нельзя было этим ограничиться.

---

[1] Г. К. в брошюре «На крейсере «Россия», стр. 33 приводит описание того, как, обнаружив в Босфоре Восточном японский миноносец, батарея, специально предназначенная для противоминной обороны, не открыла огня.

Он объясняет это тем, что, увидев японские миноносцы, батареи стали готовиться к бою, и через час (!?) передали в штаб крепости по телефону: «батарея готова, куда прикажете стрелять?» Японцы к этому времени уже скрылись во мраке ночи. Этот анекдотический случай другими источниками не подтверждается.

[2] Отчет заведующего партией траления при Владивостокском порте за 1904-1905 гг., стр. 24.

Надо было протралить все протяжение хотя бы одного выходного курса из Босфора до предела глубин, в то время доступных для постановки мин, т. е. на расстояние 30—35 миль.

Скорость траления в то время не должна была превышать двух узлов, «дабы иметь какую-либо уверенность в результатах».

Только 29 апреля начали тралить корабельными минными катерами.

Траление не привело к положительным результатам. Первая японская мина из числа поставленных в Уссурийском заливе в ночь на 29-е была обнаружена пришедшим во Владивосток с грузом угля германским грузовым пароходом «Тибериус» и подорвавшимся на мине у о-ва Скрыплева лишь 10 июня, т. е. через 2,5 месяца после постановки.

На следующее после появления миноносцев утро в 7 ч. 15 м. неприятель был обнаружен с поста на о-ве Аскольд (четыре трехтрубных, три двухтрубных и три однотрубных, при этом одно — одномачтовое).[1]

Туман не позволил наблюдать всю эскадру одновременно с постов более близких к Владивостокской крепости. С них временами наблюдались лишь отдельные корабли.

Около 14 часов 29 апреля японская эскадра приблизилась к острову Шкота, где держалась некоторое время, производя сигналы, затем ушла на юг.[2]

Русские крейсеры в море не выходили из опасения мин. Для наблюдения за эскадрой (по данным Г. К.) из Золотого Рога днем были высланы восемь русских миноносцев.

На месте ночного обнаружения японских миноносцев был поставлен буек.

Во время утреннего посещения японской эскадры устьевых частей Уссурийского залива она демонстрировала постановку мин с крейсеров. «На концевом корабле поднимался красный флаг, и тогда со всех судов что-то, повидимому мины, бросали в море».[3]

Действия японцев перед Владивостоком расценивались на русских крейсерах по-разному.

Высказывались предположения о том, что появление Камимуры имеет целью прикрыть высадку «где-нибудь недалеко»,[4] быть может к востоку от Владивостока, следовательно в северных водах, а не в Желтом море.

---

[1] Эти наблюдения немногим расходятся с тем составом японской эскадры, который упомянут в «Описании военных действий на море в 37 - 38 гг. Мейдзи», т. 3, стр. 12: «Идзумо», «Адзума», «Ивате», «Цусима», «Ниитака»—трехтрубные; двухтрубные — «Токива», «Кассуга» (он же одномачтовый); однотрубные — крейсеры «Нанива», «Такачихо» и транспорт «Никко Мару».

[2] В брошюре Г. К. «На крейсере «Россия» (стр. 32—34) автором ошибочно показано, что японцы были под Владивостоком в ночь на 28-е, пробыли перед ним весь день 28 и 29 апреля. Это неверно. И японский и другие русские материалы указывают, что эскадра подошла 28-го вечером, а 29-го в конце дня ушла обратно.

[3] Г. К. «На крейсере «Россия», стр. 33

[4] Письмо одного из участников от 1 мая 1904 г.

Этому отчасти соответствовали показания одного из пленных, взятых с транспортов, потопленных в последнем Гензанском походе, что 28 апреля крейсеры Камимуры должны были возвратиться в Гензан с намерением встретить там транспорты с двумя дивизиями (?.— В. Е.) войск. Эти показания до некоторой степени совпадали с приведенным выше сообщением, полученным адмиралом Иессеном с маяков Поворотного и Аскольда, говорившим о выходе транспортов из Симоносеки на север.

Однако, этому не соответствовала общая обстановка войны. Как это теперь известно, никаких крупных операций против Владивостока в то время, когда главное направление перевозок японских экспедиционных войск определилось в сторону Желтого моря, когда главные силы японского флота перебазировались в сторону Порт-Артура и основные удары его направлены были на Порт-Артурскую эскадру, с целью ее ослабления и заблокирования, — ожидать не приходилось.

«Наименее вероятным вариантом признавалась» в то время и наместником Алексеевым[1] «отдельная операция против Владивостока и Южно-Уссурийского края и движение оттуда на Гирин или Харбин». А наиболее невыгодным для русских образом действий противника считалась (им же.—В. Е.) высадка 3-й армии в Инкоу и его окрестностях, т. е. в обход Квантунского полуострова с запада.

1 мая русские войска, не сумев предотвратить переправу трех японских дивизий через р. Ялу, имея против себя на направлении главного удара шестикратное превосходство японских войск, были вынуждены отступить от Тюренчена, потеряв при этом артиллерию и обозы.

Это был первый серьезный успех японцев на сухопутье. Для развития его японцы лихорадочно перебрасывали на континент новые и новые дивизии.

Это создавало явную угрозу железнодорожной связи с Порт-Артуром. Через несколько дней эта угроза превратилась в факт. Порт-Артур был отрезан.

Не все здесь изложенное было известно русскому командованию в те дни, которые здесь упоминаются. Однако, нет сомнения, что напряженность положения на море, наличие интенсивных в то время японских перевозок на материк были очевидными.

В такой обстановке была ясна особая важность сохранения маневренности владивостокского отряда, необходимость полной готовности его к выходу в море для нападения на японские коммуникации.

Однако, демонстрация японских крейсеров и произведенная ими заградительная операция под Владивостоком для данного отрезка времени достигли своей цели.

Опасения японских мин заставили Иессена временно отказаться от выходов из Владивостока. Полученные от Штаба наместника сообщения лишь поддерживали это решение. Так, 1 мая было получено известие, что в Порт-Артуре, вблизи места гибели «Петропавловска»,

---

[1] «Русско-японская война» (сухоп.), т. II, ч. 1, стр. 43.

обнаружена японская минная банка из связанных между собою нескольких мин; при этом предупреждали, что мины японцы ставят с миноносцев и что необходимо тщательно протралить выходные фарватеры.

В поисках различных методов отыскания мин противника Иессен просит выслать для визуального обнаружения их привязные аэростаты. Так как в Порт-Артуре воздушных шаров нет, а ждать их из Европейской России долго, используется местная инициатива в виде предложения построить небольшой аэростат во Владивостоке в трехнедельный срок.

Предпринято траление с паровых катеров (четыре пары) при помощи тралов Шульца.

Восемь катеров с утра до вечера, начиная с 1 мая, протраливают на протяжении пяти миль полосу моря, шириной в 2 каб. на юг от острова Скрыплева.

Недостаточная мореходность катеров не позволяет им тралить в свежую погоду, и работы часто прерываются. После первого дня траления оно производится 3 мая.

4 и 5 мая погода не позволяет тралить. Шестого вновь продолжают траление.

Однако, мины тралами не обнаруживаются, так как (как теперь известно) они поставлены восточнее протраливаемой полосы.

Нет, однако, и твердой уверенности в чистоте протраленного фарватера, вследствие недостаточного опыта тралящей партии и несовершенства применявшихся средств.

Не должно было быть уверенности в свободе выхода также и ввиду того, что за пределами пятимильного протяжения протраленного участка к югу от него еще на целых 25 миль тянутся (до изобаты в 100 метров) достаточно мелководные пространства залива Петра Великого, где возможны постановки японских мин. Психологически эти опасения подкрепляются порт-артурской катастрофой с «Петропавловском», совсем еще свежей в памяти. Отсутствие сведений о противнике продолжает создавать атмосферу неуверенности. Выплывает подозрение, что японцы заминировали вход в залив Ольги.

Так как Амурский залив лишь недавно очистился ото льда, выходы корабля через него в отношении мин считаются более безопасными.

11 мая туда выходит на ходовые испытания после произведенного ремонта транспорт «Лена».[1]

К этому времени полученный, наконец, план крепостного минного заграждения приводит Иессена к мысли о необходимости полного изменения системы русских заграждений в Посьетском районе. Оказывается, что поставленные там инженерным ведомством мины, во-первых, вовсе не предохраняют Новгородский пост от японской бомбардировки с моря и, во-вторых, лишают русские корабли возможности использовать внутренние бухты Посьетского района, делая невозможным проход их вглубь.

---

[1] На испытаниях достигнута скорость в 19,5 узла, при этом пар держался хорошо. (Рукопись Щербатова, л. 128).

Намечается поэтому посылка туда транспорта «Алеут» с переделанными в гальваноударные двумя сотнями мин. Однако, неизвестность местонахождения противника заставляет обеспечить прикрытие похода «Алеута» в залив Посьета одновременным выходом крейсеров.

Траление у Скрыплева заканчивается 13 мая. Иессен телеграфирует наместнику, что фарватер чист, и высказывает предположение, что вообще на этот раз японцы мин не ставили. Заявление это нельзя не считать весьма легкомысленным. Подрыв на мине немецкого парохода «Тибериус» и миноносца «208» летом 1904 г. и последовавшие затем лучше организованные тральные работы обнаружили, как мы уже знаем, у острова Скрыплева две минных банки.

ГЛАВА VII

АВАРИЯ КРЕЙСЕРА «БОГАТЫРЬ»

(Схемы 2 и 3)

Для того чтобы лично ознакомиться с условиями морской обороны Посьетского района и согласования с местным армейским начальником вопроса о минных заграждениях, Иессен 15 мая утром вышел на крейсере «Богатырь» в Амурский залив для дальнейшего перехода по этому заливу в Посьет.

С утра стоял настолько густой туман, что, выходя через боны, недавно установленные в устьевой части бухты Золотой Рог, крейсер чуть не попал на один из них.

В Босфоре Восточном пришлось из-за тумана стать на якорь, и было даже решено возвратиться на рейд, если туман не разойдется к 10 часам.

Но начало рассеивать, и несмотря на протесты командира крейсера, адмирал решил итти дальше. Выходом корабля в Амурский залив Иессен руководил лично, приняв временно командование кораблем.

Обнаружив по выходе, что видимость значительно улучшилась, что ясно видны отдельные острова и горизонт чист, командир согласился на дальнейшее управление кораблем.

Проложив курс на остров Сибирякова, направились в море, идя по середине Амурского залива 15-узловым ходом вдоль западного из двух подводных кабелей, нанесенных и по настоящее время на морские карты.

Однако, туман вскоре опять сгустился. Пришлось снова уменьшить ход до 10 узлов, несмотря на новые протесты командира, считавшего, что ход надо уменьшить до 7 узлов.

Было воскресенье. Время подошло к одиннадцати с половиной часам. По традиции царского флота в воскресные дни адмирал и командир корабля обедали в общей офицерской кают-компании. Размолвка, имевшая место между обоими старшими начальниками, привела к тому, что командир корабля в целях восстановления с адмиралом нормальных отношений, нарушенных размолвкой, не только не отказался от намерения настоять на уменьшении хода, но вместе с ним спустился в кают-компанию. Туман тем временем сгустился; на мостике оставались старший штурман и вахтенный начальник. Крейсер продолжал итти 10-узловой скоростью по счислению.

Имея приказание Иессена изменить курс влево, не доходя на



Рис. 18а. Крейсер «Богатырь» на камнях у мыса Брюса (Амурский залив).

Рис. 18б. Крейсер «Богатырь» на камнях у мыса Брюса (Амурский залив).

3 мили до острова Антипенко, старший штурман в исчисленный момент (в 12 ч. 30 м.) спустился в кают-компанию, чтобы испросить разрешения делать поворот.

Получив соответствующее приказание, он только лишь успел добежать назад до мостика и начать поворот влево, как перед носом корабля из тумана выросли высокие обрывы скалистого берега. Был дан «полный назад», но это уже не могло предотвратить катастрофы — крейсер, ударившись тараном о камни, всей своей носовой частью сел на прибрежные скалы.

В момент удара туман был настолько густ, что с половины длины крейсера береговые, находившиеся вплотную у носа утесы вырисовывались сквозь туман в виде силуэта.[1]

Вслед за посадкой туман значительно поредел, а затем почти вовсе рассеялся.

Крейсер плотно сидел на камнях, поднявшись носом почти на 2 метра. Разломленный по стыку форштевень был резко отворочен влево и открыл зияющую пробоину в таранное отделение. Носовые отсеки начали заполняться водой, но плотно сидящему крейсеру не угрожала пока непосредственная опасность гибели.

Однако, и попытки сойти с камней задним ходом не увенчались успехом. Начали перегрузку угля из носовых угольных ям в корму. Во Владивосток был послан паровой катер с просьбой о немедленной высылке ледокола «Надежный» и присылки к утру одного из крейсеров.

Угрожающим явлением было то, что на утро со стороны моря начало разводить волну, а ветер от юго-восточных румбов, от которых крейсер не был прикрыт островами, начал постепенно свежеть.

Весь день 16 мая, несмотря на усиливающийся ветер, делали всяческие попытки сойти с камней, однако, помощь буксиров ледокола «Надежный» была бесполезной. «Богатырь» продолжал стоять на том же месте.

Крейсер «Россия», пришедший с миноносцами из Владивостока, попытки стащить аварийный корабль с камней в этот день не делал, так как под вечер еще более засвежело. В 20 часов ветер дул с силой 7-8 баллов, а к 23 часам превратился в жестокий 10-балльный шторм.

Стоя «лагом» к ветру, крейсер при каждом размахе получал разрушительные удары о подводные камни. Один за другим от новых и новых повреждений корпуса заполнялись водонепроницаемые отсеки. Положение становилось критическим.

При помощи единственной, спущенной с подветренного борта шлюпки — гребного катера (из остальных шлюпок спустить ни одной было нельзя, вследствие шторма и размахов качки, достигавших 22°) начали своз с корабля экипажа.

Всю ночь перевозили команду на берег, используя относительное затишье, образовавшееся с подветренного правого борта крей-

[1] В первый момент на крейсер считали, что это не мыс Брюса, а остров Антипенко.

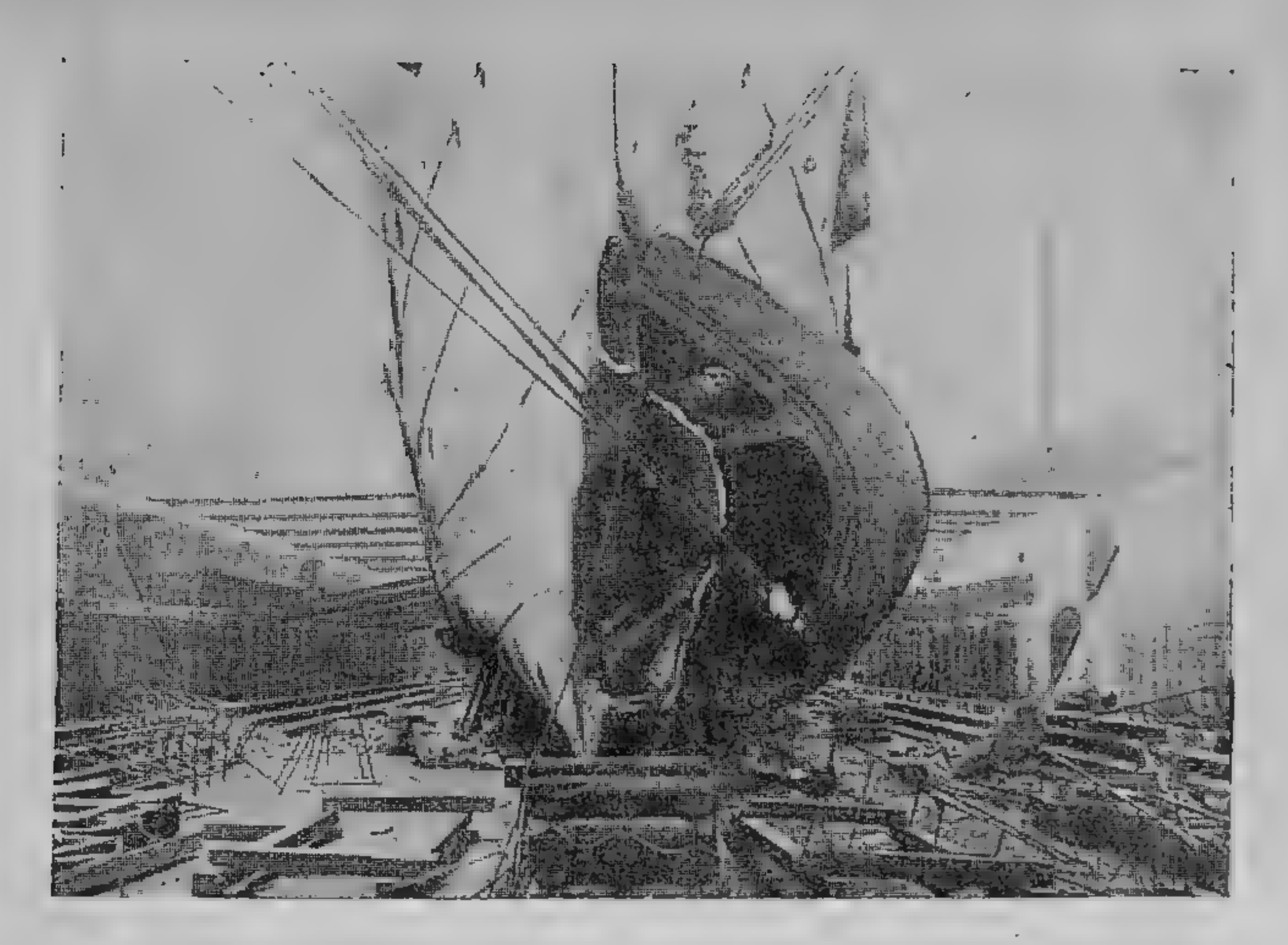


Рис. 19. Повреждение «Богатыря» после аварии у мыса Брюса (сломанный таран).

Рис. 20. Повреждение «Богатыря» после аварии у мыса Брюса (пробоина под носовой башней).

сера и защищенное непосредственно тянувшимся от носа далее к юго-западу утесистым мысом Брюса.

В защищенной от ветра с моря бухте Нерпа, составляющей южную часть залива Славянского, высаживались на берег измученные и промокшие люди.

В 6 часов утра крейсер покинули последними — командующий отрядом, командир, старший офицер, трюмный механик корабля и флаг-офицеры командующего. Крейсер остался безлюдным, продолжая испытывать жестокие удары корпуса о камни.

К полудню 17 мая начало стихать. На следующий день на аварийный крейсер часть экипажа возвратилась (трюмный механик и трюмные). Оказалось, что четыре (из девяти) водонепроницаемых отсека корабля были полны водой и корабль ветром и волнением несколько развернуло на камнях носом влево. Нос, сначала поднятый метра на два вверх, с части камней уже соскочил. Ощутительный диферент на корму сменился приблизительно таким же на нос. При опускании носовой части в подводные пробоины (как было позднее выяснено водолазами) проникли вершины подводных скал. Они прочно удерживали корабль от стаскивания его при последующих попытках буксировки.

Было ясно, что самый быстроходный и самый новый из крейсеров владивостокского отряда выведен из строя надолго, если не навсегда.

Место аварии (мыс Брюса) во внешней части Амурского залива, при полном отсутствии в то время береговой обороны ее, было опасно не только в отношении угрозы дальнейшего разрушения корабля волной от господствующих в летнее время юго-восточных ветров, но и в отношении возможных попыток нападения больших кораблей и миноносцев противника.

Замыкающая с юго-восточной стороны устьевую часть залива цепь небольших островов (Циволька, Желтухина, Стенина, Римского-Корсакова и др.), в то время не населенных, оставляла открытым проход (между островами Желтухина и Стенина) шириной около 7 миль, через который свободно проникала волна с моря и через который, а также и через другие более узкие проливы между островами, мог под покровом ночи, тумана и мглы проникнуть противник.

Последняя опасность должна была считаться безусловно реальной, так как самый факт посадки на камни «Б о г а т ы р я» вряд ли мог остаться скрытым от японской разведки. [1]

---

[1] К. П. Иессен в своих замечаниях в рукописи Щербатова, сделанных в 1910 г., отмечает: «Во Владивостоке к этому времени чрезвычайно развилось дело шпионства со стороны китайцев и корейцев, а может быть и настоящих японцев, выдававших себя за корейцев, от которых их чрезвычайно трудно отличить, в особенности при ношении ими корейской национальной одежды. Было достоверно известно, что Япония предлагала лицам, желавшим принять на себя обязанности шпиона, постоянное содержание, доходившее до 300 рублей в месяц, причем за доставку каждого особо важного и ценного сведения обещались особые экстренные награды. Письма шпионов отправлялись в Корею, вероятно через особо организованную почту. Несколько раз были пойманы китайцы и корейцы с поличным.

Так, например, был случай, что жандарм остановил подозрительное лицо, последнее бросило в грязь какую-то записку, причем жандарм поднял эту записку,

Пришлось принимать меры в целях обеспечения аварийного крейсера, если не от волны, то от попыток атак неприятеля.

С 18 мая ежедневно в залив Славянский выходили из Владивостока исправные крейсеры, а миноносцы держались в дозоре у выхода.

«Богатырь» усиленно разгружали, снимали с него носовую артиллерию, якорные цепи, уголь и все прочее, что могло облегчить крейсер.

Из Владивостока перевезли на мыс Брюса полевую артиллерию, там же установили легкую, снятую с корабля.

На мысе Брюса и в соседних бухтах залива Славянского создалась вызванная аварией временная база и вооруженный лагерь.

Ожидание прихода японцев вызывало некоторую нервность. «Услужливое воображение начальников наблюдательных постов, миноносных командиров и других лиц» [1] часто обнаруживало мифические дымы и силуэты кораблей. Сильная атмосферная влажность способствует здесь развитию явления рефракции. [2]

Не раз случалось, что фальшивые тревоги вели к спешной эвакуации из залива Славянского транспортов, барж и прочих плавучих средств. Крейсеры снимались с якоря и направлялись к выходу из Амурского залива, дабы прикрывать аварийный крейсер от «мифического» неприятеля.

Особенно напряженно ждали прихода противника 19 мая, полагая вероятным его появление в праздничный, по тому времени, день.

Авария «Богатыря» привела к значительному удлинению и без того затянувшегося периода бездействия Владивостокского отряда.

Не вывели отряд из этого состояния и удачные для русских события под Порт-Артуром, происшедшие в дни 14—17 мая.

Как теперь известно, в эти четыре дня японцы без боя потеряли шесть боевых кораблей (линейные корабли «Ясима», «Хатцузе», крейсер «Иосино», малый крейсер (авизо) «Мияко», канонерская лодка «Осима» и эскадренный миноносец «Акацуки»). [3]

Четыре из них погибли на минах, два прочих («Иосино» и «Осима») — от столкновения с другими японскими же кораблями.

Можно думать, что эти тяжелые, полученные японцами, почти одновременные удары заставили японское командование не отвлекать

оказавшуюся письмом с некоторыми вопросами, на которые требовались ответы. Один из вопросов гласил: «Крепко ли сидит крейсер «Богатырь» и есть ли еще надежда на его спасение?».

«Вероятно, — высказывает предположение Иессен, — ответ был вполне успокоителен и японцы считали крейсер окончательно погибшим».

[1] Рукопись Щербатова, л. 69.

[2] «Земная рефракция в тихую и солнечную погоду читаем в «Лоции сев.-зап. части Восточного океана»,—действует довольно сильно не только в Амурском заливе и около группы южных островов, но даже и в проливе Босфор Восточный; в последнем, например, мыс Басаргина, с торчащими на нем в виде труб осколками скал, издали бывает виден даже в нескольких изображениях, благодаря которым может быть принят за целый город» (Лоция 1912 г., ч. I, стр. 244).

[3] Сверх того, за два дня до описанных событий, в бухте Кэрр погиб на мине японский миноносец «48». Это увеличивает сумму погибших кораблей до семи.

своих сил от Порт-Артура и этим обеспечили сравнительно бесперебойные работы по спасению крейсера «Богатырь».

Сведения о японских потерях достигли Владивостока в неполном виде. Не все они сразу были зарегистрированы и в Порт-Артуре. Доподлинно было известно о гибели линкора «Хатцузе», взлетевшего на воздух подобно «Петропавловску» на глазах у многих свидетелей. Взрыв мины под «Ясима» также наблюдался, но броненосец потонул, уже выйдя из сферы наблюдения. Гибель крейсера «Иосино» произошла ночью и осталась неведомой в течение довольно продолжительного времени. О гибели остальных были получены искаженные сведения, не дававшие уверенности в их справедливости.[1]

Поэтому на принятие новых решений командованием Владивостокского отряда успех под Порт-Артуром не подействовал, тем более, что вести о нем приходили одновременно с печальными новостями о цепи неудач в ходе войны в целом.

Потребовался приезд во Владивосток командующего флотом (Скрыдлова) и командующего первой Тихоокеанской эскадрой (Безобразова), чтобы привести русские крейсеры к отказу от пассивной защиты «Богатыря» и к активизации их боевой деятельности.

---

[1] Например, торчащую из воды мачту затонувшего близ берега «Мияко» одно время принимали за мачту броненосного крейсера «Асама».

ГЛАВА VIII

ПЕРВЫЙ ИЮНЬСКИЙ ПОХОД КРЕЙСЕРОВ В КОРЕЙСКИЙ ПРОЛИВ. ПОХОД РУССКИХ МИНОНОСЦЕВ К О-ВУ ХОККАЙДО

(Схемы 1, 4 и 5)

Войсковые перевозки японцев и общая обстановка на театре

Как теперь известно, высадка 1-й японской армии на западном берегу Кореи была закончена в конце марта.

20 апреля в назначенных портах Японии началась посадка на транспорты 2-й армии. В состав ее вошли три пехотных дивизии: 1-я из Токио, 3-я из Нагойя и 4-я из Осака, а также 1-я артиллерийская бригада. Штаб армии (генерал Ноги) уже с 22 марта находился в Хиросима.

Перевозка морем происходила небольшими группами по 4-5 транспортов. На каждый транспорт назначался морской офицер и несколько сигнальщиков для связи с крейсерами, расположенными в определенных рандеву на пути следования.

По приходе к западному берегу Кореи транспорты с войсками сосредоточивались в Цинампо в ожидании указания места высадки.

1-я армия (Куроки) тем временем подходила к реке Ялу для того, чтобы в скором времени ее форсировать.

В ожидании решения о высадке, в устье реки Пеньянг к концу апреля собралось более 70 транспортов с войсками, которые, стоя на якорях в сравнительно узком проходе, заняли протяжение в 18 миль.

1 мая армия Куроки, переправившись через реку Ялу, выбила русских с Тюренченской позиции. Русский восточный отряд, понеся значительные потери, отступил за Фынхуанчен.

Следующая высадочная операция японцев (2-я армия) должна была вклиниться между русскими частями, отступившими от р. Ялу, и войсками Порт-Артурского гарнизона.

В первых числах мая из Цинампо к месту высадки близ Бицзыво (на Квантунском полуострове) была отправлена первая группа транспортов (16 судов).

5 мая высадился передовой десантный отряд (моряков), прибывший к месту высадки на вспомогательных крейсерах «Гонконг Мару» и «Нихон Мару» (оба судна по 6100 тонн брутто). За

моряками последовали остальные транспорты, и 13 мая высадка всех трех дивизий армии Ноги была закончена.

Тем временем из Токио было принято решение об усилении войск на Квантунском полуострове еще двумя дивизиями 5-й (из Хиросима) и 11-й (с о-ва Сикоку) и 1-й Кавалерийской бригадой. Сосредоточенные в портах посадки, они были распределены на 70 транспортов и с 14 мая начали отправляться на континент. С 17 мая началась высадка этих частей в бухте Энтоа на Квантунском полуострове.

Параллельно с этим, еще с 16 апреля началась мобилизация 10-й дивизии (из Химедзи), которую сосредоточивали для посадки в порту Кобе. Отправка ее задерживалась из-за недостатка транспортов. Наконец, удалось собрать 19 пароходов с суммарным тоннажем в 54 932 тонны брутто, не считая еще двух для надобности управления высадки.

9 и 10 мая ядро 10-й дивизии, посаженное на 11 транспортов, начало морской переход. Отправляли по 2-3 судна одновременно.

К 17 мая вся дивизия на транспортах собралась в Цинампо и оттуда направилась для высадки у Дагушаня.

Наконец, вслед за 11-й дивизией в конце мая начинается выгрузка на Квантунском полуострове 6-й дивизии (из Кумамото — с острова Кю-Сю) и приблизительно в то же время (с 30 мая до 14 июня) выгружают в Энтоа и окрестностях с 59 транспортов все необходимое для обеспечения тыла 2-й армии; обозные колонны, провиант, боезапас и пр.

Интенсивность морских перевозок в этот период была исключительно высока. За время с 5 мая по 14 июня в бухте Энтоа было разгружено не менее, чем 209 (80 + 70 + 59) транспортов с войсками и снабжением 2-й армии. Кроме того у Дагушаня высаживалась 10-я дивизия. Наконец, для всего японского флота, базировавшегося на о-вах Эллиот, требовался непрерывный подвоз угля, продовольствия и пр. [1]

Все это могло бы представить для владивостокских крейсеров богатую добычу, если бы пути морских перевозок были более доступны для нападения на них. Хотя в имеющихся материалах нет исчерпывающих указаний о местах посадки каждой из перевозившихся дивизий, но из следующего краткого анализа будет в основном ясна картина этих перевозок.

1-я дивизия (Токийская) могла быть посажена на транспорты в ближайшем крупном порту — Иокогама. 3-я (Нагойская) и 4-я (Осакская) могли грузиться в Кобе или Удзина. Пребывание штаба 2-й армии в Хиросима (Удзина) говорит в пользу посадки значительной части этих войск, включая и 10-ю дивизию — именно в этом последнем порту или в ближайших.

5-я дивизия, имевшая постоянное пребывание в Хиросима, несомненно оттуда и перевозилась.

---

[1] Во время японо-китайской войны 1894—1895 гг. всего японцами было использовано до 130 транспортов с общим тоннажем в 230 тысяч тонн («Сборник военно-морских сведений об иностранных государствах», СПБ, 1898-1899 гг.).

10-я дивизия (из Химедзи) сосредоточивалась для посадки в близком от места стоянки — Кобе.

11-ю, квартирующую на острове Сикоку, было бы совсем нерационально сначала перевозить на Хонсю, чтобы сажать в портах этого острова. Очевидно, что посадка ее совершалась в портах Сикоку.

Путь 6-й дивизии (Кумамотской) естественно шел непосредственно через порты острова Кю-Сю — в Желтое море.

Для всех транспортов, кроме перевозивших дивизии с Кю-Сю, естественным был морской путь через Внутреннее море и Симоносекский пролив.

На сухопутном театре войны за этот период происходили следующие крупные события:

В ночь на 1 мая 1-я японская армия (Куроки), как было сказано, переправилась через реку Ялу и принудила русских к отступлению.

14 мая японские войска перерезают сообщения между русской Манчжурской армией и Порт-Артурским гарнизоном.

Незадолго до этого наместник Алексеев успевает переехать из Порт-Артура в Мукден.

26 мая, после кровопролитного боя, 1-я, 3-я и 4-я японские дивизии овладевают цзинчжоуской позицией (Кинчжоуской) и затем медленно продвигаются к веркам Порт-Артура.

Эти два последовательно нанесенных японцами успешных удара вызывают сильное беспокойство царского правительства.

Главнокомандующий Манчжурской армией Куропаткин получает указание царя на необходимость принятия мер для выручки Порт-Артура (1 июня 1904 г.).

Для этой цели, несмотря на отрицательное отношение к этому самого Куропаткина, выделяется корпус Штакельберга (33 тысячи человек и 96 орудий), которому поручается продвижение в сторону Порт-Артура. Отойдя на юг от главных сил Манчжурской армии, Штакельберг 15 июня, находясь на наскоро укрепленной позиции у Вафангоу, встречен был наступающей на север армией Оку (около 40 тысяч войск и 100 орудий). Охваченный с обоих флангов японцами корпус Штакельберга терпит поражение и отступает.

Не только упомянутые успехи японского оружия толкали японскую главную квартиру на ускорение перевозок. Это же диктовали и физико-географические особенности театра.

С наступлением лета в Манчжурии, да и на всем Дальневосточном театре, начинается сезон обычных муссонных дождей, что при крайнем бездорожье в то время грозило привести армии обеих сторон к неподвижности. И если это в меньшей степени нарушало в основном выжидательный план русских армий, [1] то для японцев, искавших разрешения своих главнейших оперативных задач раньше, чем русские армии смогут вырасти, вследствие подвоза подкреплений, — наступление бездорожья было совсем не наруку.

[1] На которые, благодаря наличию в тылу железной дороги, распутица к тому же влияла меньше.

Обстановка на море. На море с начала мая произошли следующие события.

Как указывалось в конце предыдущей главы, в середине мая японцы потеряли под Порт-Артуром до 7 кораблей (из них два линейных корабля и два крейсера).

Ряд кораблей русской Артурской эскадры чинил подводные повреждения, полученные в первые месяцы войны. Поэтому русские не могли в полной мере использовать столь значительного ослабления флота Того и ограничились лишь отдельными выходами второстепенных кораблей для обстрела берега и иных частных операций.

Выход в море владивостокских крейсеров для действия на коммуникациях противника мог здесь быть очень уместным, но в тот день (15 мая), когда японцы пострадали на минах под Порт-Артуром, на долю Владивостокского отряда выпала серьезная потеря — крейсер «Богатырь потерпел аварию.

Прибытие во Владивосток адмирала Скрыдлова. Через неделю после посадки «Богатыря» во Владивосток прибыл новый командующий флотом Тихого океана Скрыдлов, получивший это назначение после гибели адмирала Макарова. Вместе со Скрыдловым прибыл на должность командующего 1-й эскадрой флота Тихого океана Безобразов.

Оба адмирала вместе со своими штабами выехали из Петербурга в Порт-Артур, но туда не попали, так как тем временем он оказался отрезанным.

К концу месяца «Россия», «Громобой» и «Рюрик» получили приказание готовиться к походу.

Однако, оказалось, что «Громобою» потребовалась чистка всех котлов и ремонт некоторых механизмов.

Рапорт старшего механика этого крейсера отмечает, что крейсер более года (с февраля 1903 г.) находится в 12-часовой, а с начала войны в непрерывной двухчасовой готовности, что с января 1904 г. котлы крейсера находились под парами в сумме более 600 часов (около 25 суток).

Исходя из времени, потребного «Громобою» для переборки механизмов, срок готовности всех крейсеров и транспорта «Лена» был назначен на 28 мая. От всех кораблей требовалось быть готовыми для «любого боевого назначения в наибольшем районе для каждого из них определяемого усиленным, с погрузкой на палубу, запасом угля».[1]

Задачи и план крейсерства. Выходу крейсеров в море предшествовал следующий обмен телеграммами между главным командованием на театре (наместником) и адмиралом Скрыдловым:

Наместник — Скрыдлову 26.5.04.

В настоящее время усилия неприятеля направляются с суши и моря на Порт-Артур. Для отвлечения удара и оказания Артуру помощи, высочайшим повелением Манчжурская армия приступает

[1] Указание Скрыдлова—дело ЛОЦИА № 18, л. 21.

к активным действиям по направлению на Квантун. Было бы крайне важно, если бы крейсерский (отряд) также мог проявить активность в Японском море, имея при этом в виду, что броненосцы в Порт-Артуре уже заканчивают свои исправления и при благоприятных обстоятельствах могут атаковать неприятеля.

Скрыдлов — наместнику 27.5.04.

По получении известия (об) осаде Артура начал тогда же приготовлять экспедицию крейсеров в Желтое и Японское моря, экспедицию миноносцев к берегам Японии и экспедицию транспортов для уничтожения промыслов. Все отряды готовы начать действовать. Необходимо несколько заранее знать момент высшего напряжения.

Наместник — Скрыдлову 28.5.04.

Время высшего напряжения трудно определить. Принимая во внимание имеемые сведения о намерении неприятеля действовать решительно с суши и с моря, полагаю, что начало действий крейсеров теперь будет иметь значение и принесет пользу в отвлечении неприятельских сил от Порт-Артура и производимых ныне морских демонстраций вдоль западных берегов Лиатунга[1] (Ляодуна. — В. Е.).

Разработка плана. Во Владивостоке штабом командующего был разработан план[2] операций всех морских сил, находящихся в фактическом распоряжении Скрыдлова.

В состав этих сил входили три больших крейсера (четвертый — на камнях), транспорты «Лена», «Камчадал», «Якут», «Алеут», «Аргунь», 10 номерных миноносцев. Кроме того, транспорт «Тунгуз» и миноноски (в Николаевске) и «угольные шхуны».

Составители плана считали, что противник сосредоточивает в данное время почти все свои силы у Порт-Артура (4 броненосца и 5 броненосных крейсеров, крейсеры и эскадренные миноносцы), что против владивостокских крейсеров выделено лишь два-три броненосных крейсера, несколько старых крейсеров и нумерные миноносцы, да сверх того можно ожидать встречу с вооруженными пароходами и шхунами.

Целью предпринимаемых действий ставилось: 1) смелые операции на путях сообщения и в тылу, 2) уничтожение рыбного промысла, как основного источника питания Японии, 3) проводка транспортов с углем с Сахалина.

Данный период времени (начало лета) считался наиболее благоприятным для ведения намеченных операций, так как

---

[1] Высаживая войска на восточном берегу Ляодунского полуострова, японцы обеспечивали эту высадку, между прочим, демонстративными действиями своих кораблей у западного берега полуострова к югу от г. Инкоу. Демонстрации эти производились преимущественно малыми кораблями — канонерскими лодками и миноносцами и, максимум, малыми крейсерами. Характерно для традиционной в русских вооруженных силах того времени оторванности армии от флота, помещенное в части 1-й тома II русской официальной сухопутной истории «Русско-японской войны» сообщение, что среди 6 судов, обстреливавших побережье, был один «броненосец». По данным японского официального исторического труда, это был легкий крейсер «Идзумо». Две трубы этого малого крейсера (менее 3000 *т*) были, очевидно, достаточным доказательством для неосведомленных в морских делах русских армейских офицеров, что перед ними броненосец.

[2] Черновая разработка плана (без даты) в архивном деле, ЛОЦИА № 18, л.л. 34—39.

1) «для рыбного промысла это единственный сезон в году», 2) «для крейсерских операций. . ., так как если Артур будет взят, то японцы примутся за Владивосток и тогда наши крейсеры нарвутся на весь японский флот или вовсе не выйдут», а ожидать прихода Балтийского флота — означает долгое бездействие.

Обстановка: 1) сосредоточение японцев у Артура оставляет свободным от них Владивосток; 2) наблюдается усиленное движение транспортов и 3) туманы делают преследование трудным.

Распределение средств: 1) отряд трех крейсеров под флагом Безобразова,[1] 2) отряд уничтожения промыслов, 3) отряд миноносцев, 4) угольная экспедиция и 5) миноноски на Амуре.

Отряду Безобразова предполагалось поручить действия на сообщениях и в тылу неприятеля, при этом ставились требования: 1) использование в крейсерстве всего запаса угля, 2) направление к Гензану и на пути транспортов из японских портов в Желтое море, не исключая прохода при благоприятных обстоятельствах Корейского пролива для направления в Желтое море или Тихий океан. Действовать ли соединенно или отдельными кораблями — предоставлялось усмотрению командующего отрядом, но первое считалось более выгодным в начальном периоде операций.

В конце операций, по исчерпании угольного запаса «Россией» и «Громобоем», рекомендовалось отделение «Рюрика», имеющего бóльший район плавания, для борьбы с рыбным прóмыслом.

Отмечалось также, что погоня за взятием призов не должна стеснять действий отряда или корабля, или подвергать их опасности. Но топить суда, когда они ценны и могут быть отправлены в свой порт с призовым экипажем, не разрешается [2]

В итоге этой разработки было сформулировано предписание адмиралу Безобразову,[3] из которого приводим следующие главнейшие моменты:

«Общее наступление японцев на Порт-Артур требует решительных действий на сообщениях их армий с метрополией и отвлечения от названного порта их морских сил».

«3. . . Вы с крейсерами «Россия», «Громобой», «Рюрик» имеете выйти в крейсерство для нападения на названные морские сообщения японцев, избрав целью Ваших действий: а) военные суда неприятеля слабой по сравнению с Вами силы, б) военные транспорты, в) коммерческие суда и г) демонстрации против портов и берегов Японии, поскольку то возможно, не подвергая крейсера опасности от взрыва на минных заграждениях».

«4. Местом действия крейсеров назначается, по преимуществу. Японское море, но если проход в Желтое море окажется возможным

---

[1] Флаг Иессена по приказанию командующего флотом был перенесен с «России» на аварийный «Богатырь».

[2] В те времена во многих флотах еще существовало «призовое право», согласно которому весь личный состав крейсера, захватившего или уничтожившего приз, получал денежное вознаграждение (призовые деньги). При этом в случае привода захваченного законного приза в порт вознаграждение было значительно большим, чем в случае потопления его. Отсюда могла возникнуть опасность стремления к обязательному захвату приза. Этим и можно объяснить директиву.

[3] Предписание от 29 мая 1904 г., дело ЛОЦИА № 18, л. 40.

без особого риска, то выход в это море — на главные пути следования транспортов в Порт-Артуре — представлялся бы крайне полезным».

«5. По настоящему расчету и распределению неприятельских сил, едва ли возможно предполагать встречу отряда с превосходными силами противника, но в случае таковой встречи бой с ними необходимо избегать. . .»

». . . 9. Действовать ли крейсерам соединенно отрядом, или по одиночке, или частью первым, частью вторым способом — предоставляю Вашему усмотрению. . .»

Поход крейсеров должен был сопровождаться выходом через несколько дней нескольких нумерных миноносцев из Владивостока на восток к берегам Японии. Для обеспечения их углем предназначался транспорт «Лена».

Крейсерство

В ночь на 12 июня крейсеры развели пары. Около 6 часов снялись с якоря. Вышли в Амурский залив и, дойдя до залива Славянского, где у мыса Брюса стоял на камнях «Богатырь», вследствие нашедшего тумана, стали на якорь.

Туман (хотя и не очень густой) задержал дальнейшее плавание крейсеров на сутки, и только в 9 часов 13 июня вновь снялись с якоря и пошли в море по заранее протраленному створному фарватеру.

В целях обеспечения скрытности спустили стеньги, а личному составу было приказано «снять белые чехлы с фуражек» (? — В. Е.).

Дали 12 узлов хода и расположили курсы по кратчайшему пути в восточный проход Корейского пролива.

Погода тихая и теплая, море спокойное, на горизонте мгла.

Около 16 часов 14 июня достигли о-ва Мацу сима (Дажеелет) [1] и, определившись по нему и скалам Лианкур, продолжали путь на юг.

В 0 ч. 15 июня крейсеры были на параллели г. Фузан, намереваясь к утру быть к востоку от Цусимы.

Погода под утро стала портиться, небо заволокло, стал накрапывать дождь.

В 5 ч. 53 м. открылся о-в Коцу сима (Окино сима), траверз которого прошли в расстоянии 8 миль в 8 ч. 25 м.

В нескольких милях к югу от него лежали пути из Внутреннего моря Японии через Симоносекский пролив (пролив Бакан) в восточный проход пролива Корейского.

Здесь мимо о-ва Цусима и далее на юго-запад проходили главнейшие и важнейшие морские коммуникации, по которым направлялись войсковые перевозки в Желтое море.

---

[1] Остров Дажеелет в то время был известен, как не имеющий постоянного населения. «Весной и летом на него переселяются немногие корейцы, занимающиеся добычей морских молюсков и раковин». (англ. лоция 1904 г.). Он не имел тогда кабельной связи ни с материком, ни с Японией. Все же, вошедшее почти в правило на владивостокских крейсерах, использование этого острова, как удобного пункта для определения своего места, было, в условиях войны, неосторожным.

В треугольнике между о-вами Цусима на западе, Окино сима на севере и Ики сима на юге произошли все последующие события этого дня.

К востоку от этого района в 50 милях расположено устье Симоносекского пролива, в 120—140 милях на юг — главная база японского флота Сасебо, в 60 милях морского пути на запад — маневренная база эскадры адмирала Камимура бухта Озаки (на о-ве Цусима), а в 4 милях от нее, в глубине пролива между двумя половинами о-ва Цусима — база Такесики.

И если главные силы японцев в июне 1904 г. находились не в Сасебо, а вблизи Порт-Артура на о-вах Эллиот, то Камимура со своими крейсерами, как это стало известно позднее, находился в своей маневренной базе. [1]

Приход в Корейский пролив сопровождался частыми встречами. Прежде всего обнаружили несколько парусников, в том числе большой четырехмачтовый и несколько дымов. Одновременно крейсеры начали принимать радиотелеграфирование противника.

Дымы принадлежали: один пароходу, уходившему на юг в сторону о-ва Ики сима, другой — уходившему на ост в сторону Симоносекского пролива. В третьем через 20—30 минут сквозь мглу опознали японский крейсер типа «Ниитака». [2]

В 8 часов за первым пароходом направился флагманский крейсер с «Рюриком». Второй был поручен «Громобою».

Погоня «России» отличалась крайней непоследовательностью и нерешительностью. Имея под парами все котлы, увеличили ход всего до 16 узлов (тогда как могли дать 18), через полчаса погони прибавили до 17-ти. В 8 ч. 10 м., видя, что пароход спешит укрыться под о-вом Ики сима, произвели один выстрел из 152-*мм* орудия под полубаком и затем продолжали стрелять одиночными редкими выстрелами из той же одной пушки. Первые выстрелы производились каждый раз с особого разрешения адмирала. Попаданий не было, так как не было, вследствие крайне редкой стрельбы, и пристрелки. [3]

Пасмурная с раннего утра погода сопровождалась временами значительным ухудшением видимости, временами начинал накрапывать дождь. Мглистый и ограниченный горизонт периодами делался совсем коротким, береговые объекты иногда просвечивали сквозь мглу, иногда скрывались. Периодами появлялся на горизонте за пределами артиллерийских дистанций и японский крейсер «Цусима». Как отмечается в японской официальной истории, [4] и с него русские крейсеры, представлявшие по своим размерам гораздо более видимые цели, наблюдались лишь периодами. Дальнейшее приближение

---

[1] В этом отношении приведенная выше оценка обстановки, сделанная штабом Скрыдлова, была ошибочной.

[2] Оказался крейсером «Цусима». По данным японской официальной истории он обнаружил русские крейсеры за час до того, как был сам замечен и опознан «Россией».

[3] В брошюре Г. К. «На крейсере «Россия», стр. 46, сказано: «Пустили около 9 снарядов; так как стреляли с большого расстояния и без пристрелки, через час по столовой ложке, как говорят, то повидимому и ни разу не попали».

[4] «Описание военных действий на море в 37-38 гг. Мейдзи», т. 3, стр. 21-22.

к о-ву Ики сима выводило русские крейсеры на сравнительно малые глубины, на которых можно было ожидать минных заграждений. К тому же во время погони «Россия» и «Рюрик» потеряли из вида «Громобой». Поэтому в 9 часов, отказавшись от погони за южным пароходом, повернули в NO четверть, после чего вскоре и обнаружили «Громобой».

Так как около него никого не было, сначала решили, что упущен и преследуемый им пароход. Однако, плавающие вблизи деревянные части доказывали, что настигнутый пароход (оказавшийся войсковым транспортом «Идзумо Мару» в 3229 тонн брутто) был утоплен.

О действиях «Громобоя» можно судить по японскому официальному источнику.[1]

«Будучи обстрелян с «Громобоя» («Идзумо Мару». — В. Е.), пытался было уйти полным ходом, направившись к берегу, но неприятель приближался и стрелял без перерыва; на нем было убито 7, ранено тяжело 12 и легко 13 человек. Убедившись в невозможности побега, капитан остановил пароход и, посадив команду на 4 шлюпки, направился с ними к неприятелю (в пути одна из них перевернулась, но люди были спасены на шлюпку с «Громобоя»). Всего спасено 105 человек. Казенные документы, почта и проч. — все было сожжено перед оставлением судна».

Тем временем со стороны Симоносеки увидели еще два дыма. Крейсеры разделили новые объекты так же, как и в первом случае. Они оказались двумя крупными военными транспортами, шедшими курсом вест. Обнаружив русских, транспорты пытались повернуть обратно. Транспорт, за которым погнался «Громобой», по требованию не остановившийся и, видимо, даже пытавшийся таранить, был подвергнут интенсивному артиллерийскому огню. Этот транспорт оказался военным транспортом «Хитаци Мару» (6 175 тонн брутто), везшим японские войска из Хиросима через Симоносекский пролив и находившимся под командой английского торгового моряка.

В периодической популярной японской хронике, издававшейся в 1904 г. на английском языке в Токио,[2] говорится, что «Хитаци Мару», получивший с «Громобоя» около 50—60 попаданий, имел на борту 1 095 человек солдат и офицеров, 120 человек судового экипажа и 320 лошадей. Его капитан англичанин Джон Кэмпбелль, находившийся с 1881 г. на службе японской компании «Ниппон Юсен Кайся», которой до войны принадлежал «Хитаци Мару», еще до этого случая высказывался за таранный удар при невозможности уйти от неприятеля.

С «России», находившейся от «Громобоя» на значительном расстоянии и занятой вместе с «Рюриком» медлительной операцией по переговорам, осмотру, попытке снятия части людей и потоплении другого транспорта («Садо Мару»), сквозь пелену мглы видно было, как дымили пожары в носу и корме четырехмачтового «Хитаци Мару», по которому «Громобой» энергично стрелял.

---

[1] Описание военных действий в море в 37-38 гг. Мейдзи», стр. 35.

[2] «The Russo-Japanese War», статьи: «Okmoshima Incident» и «Jonn Campbell», стр. 395 и 417.

К остановившемуся под давлением поднятого по международному своду и подтвержденного несколькими выстрелами сигнала «Садо Мару» подошли «Россия» и «Рюрик». Операция была поручена «Рюрику».

Транспорт «Садо Мару» (6 226 тонн брутто), имея на борту войска в числе свыше 1 000 человек, [1] шел из Удзина к берегам Ляодуна для высадки в бухте Энтоа.

Сейчас «Садо Мару» стоял под наведенными пушками двух русских крейсеров в нескольких от них кабельтовых. На палубе транспорта были видны дезорганизованные массы людей, начиналась паника. По сигналу «покиньте судно возможно скорей» с парохода пытались спускать шлюпки, однако, «на судне было смятение и не легко было это сделать». [2]

Действительно, спуск шлюпок и посадка на них людей происходили совершенно хаотически:

«Люди переполняли шлюпки еще на палубе, никто не хотел быть на талях, тали лопались (шлюпки падали в воду, разбивались и перевертывались), из-за чего масса людей гибла . . .» [3]

Кроме шести или семи больших корабельных гребных шлюпок и двух совершенно новых паровых катеров, на транспорте было десятка два больших мелкосидящих японских фунэ, применяемых японцами при десанте. Небольшая часть этих шлюпок была все-таки спущена на воду, однако, несмотря на почти спокойное состояние моря, и этот вид спасательных средств использовался беспорядочно. Перегруженные неорганизованными массами людей некоторые из фунэ переворачивались, люди плавали вокруг, многие тонули.

В ходе всей операции с «Садо Мару» надо отметить следующие моменты:

1) Когда пароход был остановлен первыми выстрелами, с русских крейсеров было видно, как с него выбрасывались за борт бумаги.

2) Первоначально предполагалось взять пароход в качестве приза и соответствующее приказание было дано «Рюрику». Однако, длительность процедуры, связанной с осмотром, предстоящей разгрузкой части его почти полуторатысячного личного состава, в связи с неустойчивой погодой, подозрительным поведением, где-то около вертевшегося японского крейсера, близостью японских баз—все это заставило изменить отданное «Рюрику» приказание и принять решение—потопить «Садо Мару».

3) Вскоре по остановке парохода на шлюпке прибыл на «Рюрик» морской «посредник» (комендант), японский капитан-лейтенант в сопровождении японца-переводчика, до войны жившего в бывшем русском г. Дальнем (Дайрен). Капитан-лейтенант Комаку, ссылаясь на то, что на транспорте находится более 1 000 человек некомбатантов, [1]

---

[1] Среди них значительную часть занимали рабочие носильщики, широко применявшиеся японцами для войсковых тыловых работ.

[2] «Описание военных действий на море в 37-38 гг. Мейдзи», т. 3, стр. 32.

[3] Из письма очевидца, написанного на «России» в Японском море через два дня после уничтожения транспортов.

просил командование русского крейсера предоставить два часа времени на своз их с судна.

Зная вероятно, что в бухте Озаки, в 60 милях от места развертывания описываемых событий, находится эскадра Камимуры, Комаку и японские сухопутные начальники пытались всячески затянуть развязку событий в расчете на своевременный подход японских броненосных крейсеров.

Задержав японского офицера у себя, «Рюрик» послал на транспорт на собственной корабельной шлюпке одного из своих офицеров с этим переводчиком.

4) Офицер с «Рюрика», посланный на полубарказе на транспорт, в своем письменном показании сообщил:

... «Предложил всем офицерам воспользоваться полубарказом для перехода на крейсер, но они категорически отказались, просили лишь дать время и возможность, спустив шлюпки, сойти с парохода людям; но сами и сходить с парохода видимо не были намерены, сидели, пили пиво, курили и никакого участия, ни руководства при спуске шлюпок не принимали; господствовало полное безначалие, шлюпки спускались неумелыми людьми и нередко у борта переворачивались, несмотря на полное отсутствие волны и ветра. Судя по поведению офицеров, им желательно было выиграть время, быть может в надежде прихода помощи».

«Предупредив несколько офицеров лично и через японца, говорившего по-русски, всех прочих, что времени мало, перевел на полубарказ 23 человека (включая 3 англичан), по бо́льшей части офицеров телеграфного парка, между ними и несколько унтер-офицеров. Оставшиеся на транспорте офицеры попрежнему не обнаруживали никакого стремления к спасению вверенных им людей и не проявляли никакой распорядительности; большие фунэ почти все остались неспущенными на воду. . . .»

Про одного из японских офицеров, к которому он был направлен англичанином-капитаном сразу по прибытии на транспорт, он же сообщает:

«Японец (его мне показали совсем пьяного) бумаг давать не хотел, но вскоре после начала этого разговора его помощник, тоже японец, вызвался достать бумаги . . .»[2]

Полубарказ вернулся к борту своего крейсера вскоре после полудня.

«Громобой» незадолго до этого, почти покончив с «Хитаци Мару», присоединился к «России» и «Рюрику».

Отряд крейсеров уже около пяти часов находился к югу от о-ва Окино сима. Не менее пяти часов (а может быть даже и более, по-

---

[1] По свидетельству офицера, посланного с «Рюрика» на «Садо Мару», на пароходе («по беглому осмотру и опросу») находился полный телеграфный парк, некоторое количество солдат при 10—12 офицерах и более тысячи мастеровых рабочих и носильщиков тяжестей, 20 лошадей, 21 понтон (широкие японские фунэ большой вместимости).

По показаниям англичанина-механика, перешедшего с парохода на крейсер, груз состоял сверх того из 2000 *т* риса, двух паровых катеров.

[2] Рапорт мичмана Плазовского от 2 июня 1904 г. (ст. ст.), из дела ЛОЦИА № 18.

скольку крейсер «Цусима» обнаружил русские корабли значительно ранее того, когда был сам ими обнаружен) их пребывание в этих водах могло быть известным и японской главной квартире и адмиралу Камимура, тем более что пребывание это сопровождалось немалым «шумом»—артиллерийской стрельбой русских и радиотелеграфированием японцев.

Погода ухудшалась, дальность видимости еще сократилась, штурмана опасались за точность места в связи с переменными курсами, переменными течениями и изменением девиации компасов, в связи с артиллерийской стрельбой.

А на «Садо Мару» продолжался все тот же беспорядок. Дело принимало затяжной характер. Однако, обстановка требовала скорейшей ликвидации парохода.

В 12 ч. 30 м. «Рюрику» было отдано категорическое приказание потопить «Садо Мару».

Первая торпеда была выпущена в правый борт транспорта, взорвалась в его середине, выбросив в воздух много угля. Пароход несколько накренился, сел чуть-чуть глубже, но не тонул. «Рюрику» было отдано приказание выпустить вторую торпеду. Так как к этому времени крейсер уже находился с другого борта транспорта, то она взорвалась у левого борта. Одновременно и «Громобой» ускорил потопление «Хитаци Мару» торпедным выстрелом.

Ошибочная уверенность во всемогуществе торпедного взрыва, учет того, что «Садо Мару» с точки зрения своей конструкции ничем не отличается от обыкновенного торгового парохода и что двух торпед он уже никак не выдержит [1] — все это приводило к убеждению, что ждать момента его погружения нет нужды и можно уходить. [2]

В 13 ч. 25 м. крейсеры, построившись в строй кильватера, дали 15 узлов и направились назад в Японское море с намерением на следующее утро подойти к японскому военному порту Майдзуру (в заливе Вакаса).

В 14 часов прошли уже на обратном пути траверз о-ва Окино сима. Японский крейсер окончательно скрылся из вида. Шел дождь, и весь горизонт заволакивала мгла. Постепенно усилился ветер (к вечеру до 8 баллов—судя по рапорту Безобразова).

Радиоприемники крейсеров приняли отрывки японской депеши приблизительно такого содержания:

---

[1] В одном из выпусков французского журнала «Le Yacht» того времени было приведено описание повреждений, полученных транспортом «Садо Мару» от торпед «Рюрика». Обе пробоины — в машинном отделении, размеры их около 200 кв. фут, ближайшие к местам взрывов поперечные переборки слегка выгнуты, но не потеряли водонепроницаемости; повреждения машин незначительны, несколько трубопроводов перебиты (из отчета по минной части крейсера «Громобой» за время войны 1904—1905 гг.).

[2] Г. К. в цитированной брошюре пишет: «Пароход крепится сильно на другой борт, потом несколько выпрямляется и начинает погружаться в воду», стр. 49.

В цитированном выше письме очевидца с «России» говорится: ...«после первой мины пароход продолжал держаться на воде, почему «Рюрик» пустил вторую мину, которая взорвалась с левого борта. Пароход выдержал и этот удар и только сильнее накренился и начал погружаться кормой».

Не исключается возможность того, что взрывом второй торпеды у «Садо Мару» был выравнен крен, так как она была выпущена в другой его борт.

.... «в каждом направлении и передвижении могут пройти русские и произвести нападение.... в темноте нужно быть наготове»...

Действия японцев. Обратимся теперь к рассмотрению действий японских морских сил, находившихся в районе операции. [1]

Адмирал Камимура с четырьмя броненосными крейсерами («Идзумо» «Адзума», «Токива», «Ивате») и крейсером «Нанива» (флаг адмирала Уриу) утром 15 июня стояли в заливе Озаки. Крейсеры «Такачихо» и «Ниитака» находились для ремонта в Такесики.

Крейсер «Цусима» нес сторожевую службу (как указывалось) в восточном проходе Корейского пролива; крейсер «Чихайя» с рассветом вышел на разведку на норд от о-ва Цусима; 11-й отряд миноносцев (4 нумерных по 95 тонн и 23,5 узла скорости) и 15-й отряд миноносцев (4 миноносца по 152 тонны и 29 узлов) в бухте Озаки и в Такесики. [2]

Иначе говоря, против трех владивостокских крейсеров японцы сосредоточили в Корейском проливе 4 броненосных крейсера, 5 легких крейсеров и 8 миноносцев.

Приблизительно в то время, когда «Садо Мару», а перед ним «Хитаци Мару» вышли из Симоносекского пролива, крейсер «Цусима», находясь вблизи о-ва Окино сима (Коцу сима), в 7 ч. 08 м. опознал идущие с севера русские крейсеры и немедля начал передавать об этом по радио своему адмиралу. Ответ о приеме долгое время не был получен, так как передача перебивалась работой посторонней станции. [3]

Предупредив находившиеся вблизи него три парохода («Уго Мару», «Фуйо Мару» и «Майко Мару») о необходимости скрыться, крейсер продолжал наблюдение за движениями русских, время от времени прерывая его, вследствие пасмурности и дождя.

Получив радио крейсера «Цусима» в 7 ч. 28 м. Камимура приказал всем кораблям приготовиться к походу: стоящим в Такесики— итти в залив Озаки, крейсеру «Чихайя» — возвращаться к эскадре. Одновременно он телеграфировал управлению порта Бакан (Симоносеки) о задержке в нем всех идущих на запад пароходов.

Получив в 8 ч. 03 м. вторичное донесение «Цусимы» о том, что русские крейсеры находятся у о-ва Окино сима, Камимура приказал кораблям, стоявшим в Такесики, итти к мысу Козаки (южная оконечность о-ва Цусима), а пароходы, идущие с запада, отсылать полным ходом в Такесики. Туда же он направил пароходы, зашедшие в бухту Озаки.

Далее он послал крейсер «Нанива» в море вперед, а вслед за ним вышел полным ходом сам с намерением обогнуть о-в Цусима с юга и встретить русский отряд.

Выход японских броненосных крейсеров из Озаки, видимо, имел место около 10 часов, а прохождение их мимо южной оконечности о-ва Цусима вскоре после полудня.

---

[1] «Описание военных действий на море в 37-38 гг. Мейдзи», т. 3, стр. 21—40.

[2] Два миноносца 15-го отряда в бухте Озаки, два—в Такесики.

[3] Помеха японскому радиотелеграфированию создавалась умышленно русскими крейсерами. Искровые станции того времени вполне позволяли это.

За это время крейсер «Цусима» старался не терять из вида русские крейсеры. В 8 ч. 25 м. он слышал стрельбу (очевидно, «России» по первому транспорту и «Громобоя» по «Идзумо Мару»). Незадолго до 10 часов пошел дождь и начала сгущаться мгла, так что объект его наблюдений временами исчезал из поля зрения. Однако, открывая временами русские корабли, он видел, как «Рюрик», отделившись от других крейсеров, стреляет по транспорту (очевидно «Садо Мару»). В полдень, находясь в 12 милях на ONO от о-ва Ики сима, «Цусима» обнаружил обломки потопленного транспорта («Идзумо Мару») и вновь обнаружил русские корабли с находящимся вблизи их транспортом, о чем сообщил по радио своему адмиралу. В 12 ч. 20 м. он вновь обнаружил, как ему показалось, «четыре неприятельских судна, которые, повидимому, шли на NW» (четвертым был, очевидно, «Садо Мару», ошибочно принятый японцами за лишний русский корабль). Около 12 ч. 30 м.[1] он слышал сильную артиллерийскую стрельбу («Громобоя» по «Хитаци»), «а затем ветер и дождь усилились и горизонт еще более уменьшился».

Последнее наблюдение крейсера «Цусима» относится к 13 ч. 25 м., когда русский отряд был усмотрен в тумане в десяти милях на S от о-ва Окино сима, лежащим на курсе NW в расстоянии около 4 000 метров от японского крейсера.

Это было последнее наблюдавшееся в этот день японцами движение русских крейсеров. Неприятель «был вновь потерян из вида и, несмотря на поиски, не мог быть обнаружен».

Искали русский отряд и японские миноносцы. Получив известие о появлении русских крейсеров в районе Корейского пролива, 4 миноносца 15-го отряда около 9 часов утра были направлены на пересечку возможного курса русского отряда (сх. 5) на случай, если бы он продолжал итти к югу. Миноносцы в 10 ч. 33 м. направились от южной оконечности Цусимы к о-ву Вакамия (у северной оконечности о-ва Ики сима). Узнав от встреченных рыбаков, что неприятель здесь не проходил, несмотря на то, что «в это время дул сильный NO с дождем и в 3-х милях ничего не было видно» . . . , отряд понемногу шел к о-ву Ики и в 12 ч. 43 м. обнаружил сквозь мглу этот остров, неприятеля же не видел. Поэтому повернул назад к мысу Козаки (южная оконечность Цусимы) за получением известий.[2]

Дальнейшие действия японских миноносцев не оказали никакого влияния на описанный уже ход событий, но они интересны, во-первых, той неопределенностью обстановки, которая сложилась в связи с плохой видимостью в Цусимском проливе, и, во-вторых, теми недоразумениями и неувязками, которые, как оказывается, присущи были не только русским, но и японцам.

Не встретив своей эскадры у мыса Козаки, 15-й отряд направляется по западную сторону Цусимы ко входу в Огучи[3] и на пути

[1] Моменты, взятые из японского исторического труда, приведены ко времени, соответствующему владивостокскому меридиану (132°).

[2] «Описание военных действий на море в 37-38 гг. Мейдзи», т. 3, стр. 29—31.

[3] Под именем Огучи известна внешняя глубоководная часть пролива Цусима Зунд.

расходится с идущими ему навстречу крейсерами Камимуры, не обнаружив их. От сторожевого судна узнает, что 11-й отряд миноносцев вернулся в Такесики, поэтому идет туда и сам. Оказалось, что сторожевик ошибся—отряд был не 11-й, а 18-й. Тогда, не надеясь встретиться с 11-м отрядом в море, решает итти в западный цусимский проход на случай, если русская эскадра пойдет туда. Однако, получает известия о выстрелах, слышанных в стороне залива Миура ван, т. е. к востоку от Цусимы . . . и поворачивает на юг к мысу Козаки. «Была крупная волна и миноносцы теряли 2-3 раза друг друга из вида» . . .поэтому командующий отрядом опять меняет решение и начинает крейсеровать между Огучи и о-вом Арис (Сентинель), т. е. опять в западном проходе.

На следующее утро он возвращается в Такесики, где, «собрав различные донесения, хотел было передать их адмиралу Камимура, но, не зная о местонахождении эскадры, не мог этого сделать». Поэтому решает искать неприятеля у о-ва Окино сима.

Узнав в пути от встречных судов, что Камимура назначил рандеву у о-ва Дажеелет (Мацу сима), командующий отрядом решил итти прямо туда, но известия о том, «что неприятель как будто бы снова появился у о-ва Окино сима», заставили изменить и это решение.

У Окино сима русская эскадра не была обнаружена. Отряд снял с острова 80 человек, спасенных с «Садо Мару», и отвез их в базу Такесики.

В ночь на 17-е, т. е. в то время, когда русские крейсеры находились уже в северной части Японского моря, японские наблюдатели начали «галлюцинировать».

Полученное донесение о том, что «на о с т ясно слышали выстрелы», заставило отряд с утра, по окончании приемки угля и воды, выйти на поиски неприятеля в восточный проход. Встреченные рыбаки сообщили, что они «хотя и слышали выстрелы, но военных судов не видали». Когда стемнело, «заметили на SSO как бы луч света прожектора и пошли на него. После полуторачасового хода». . . обнаружили, что это луч с собственной крепости Бакан (Симоносеки).

Последующие поиски русского отряда крейсерами адмиралов Камимура и Уриу производились совсем не там, куда направились «Россия», «Громобой», и «Рюрик».

Через полтора часа после того, как русский отряд миновал о-в Окино сима, следуя на север, корабли Камимуры, идя от южной оконечности о-ва Цусима (схема 5), открыли Окино симу в тумане в расстоянии 2 миль. Однако, русские крейсеры отошли уже к этому времени миль на 15 севернее. Из сопоставления прокладок обоих отрядов выходит, что самое короткое расстояние между ними определялось несколькими (менее десяти) милями (в 14—14 ч. 30 м.). Не будь в это время плохой видимости Камимура очевидно обнаружил бы русских.

Однако этого не случилось. В 15 ч. 23 м. японские крейсеры отвернули от о-ва Окино сима в норд-вестовую, тогда как русские пошли в норд-остовую четверть. Сопоставив все предыдущие донесения и получив еще раз в 16 ч. 33 м. ответ по радио от запрошенного о противнике крейсера «Цусима» о том, что «неприятель пошел на норд», Камимура решил «искать русских на севере».

«Почти отчаявшись найти неприятеля», — отмечает японский официальный историк, —[1] «адмирал Камимура не мог придумать другого плана, как итти к о-ву Дажеелет в надежде обнаружить там его на другое утро, и поэтому изменил курс на NNO».

К вечеру 15 июня ветер усилился еще более. Японские миноносцы не смогли далее следовать за своими крейсерами, поэтому Камимура в 18 ч. 20 м. приказал начальнику 11-го отряда миноносцев итти к о-ву Дажеелет самостоятельно на поиски и для атаки неприятеля и вернуться в Такесики кружным путем, а 2-му боевому отряду с 7 ч. вечера приказал уменьшить скорость.

Именно ветром и усилившимся волнением объясняет японский официальный историк произведенное адмиралом Камимура отделение миноносцев от 2-го боевого отряда. Объяснение это не выдерживает критики. Действительно от о-ва Окино сима до Дажеелета около 200 миль. Это расстояние крейсеры Камимуры могли преодолеть полным ходом (около 20 узлов) в течение десяти часов, иначе говоря, подойти к Дажеелету в 3-4 часа утра 16 июня. 85-тонные миноносцы его 11-го отряда, обладая скоростью в 23,5 узла, в случае штилевой погоды могли подойти к тому же острову, следуя самостоятельно, через 8 ч. 30 м., т. е. около 2 часов ночи. Коль скоро миноносцы не смогли следовать за крейсерами из-за ветра и волны, значит рассчитывать на подход их к Дажеелету в ночное время уже не приходилось. Высылка же их вперед отдельнс от своих крейсеров с тем, чтобы они подошли к Дажеелету одни уже при дневном свете, делалось совершенно бесполезной. Очевидно, фразой о храброй посылке нескольких нумерных миноносцев за 200 миль от своих баз для атаки русских крейсеров японский официальный историк хотел прикрасить неуспех японской погони.

В течение ночи на 16 июня к отряду Камимуры присоединился 4-й боевой отряд (легкие крейсеры «Такачихо» и «Чихайя»).

В таком усиленном составе японская эскадра около 9 часов 16-го подошла к Дажеелету и, не найдя и там противника, направилась далее на северо-запад к Корейским берегам в залив Браутона (Корейский). Выбором этого направления движения японские крейсеры окончательно лишали себя возможности встретить Владивостокский отряд, который в это время следовал вдоль восточных берегов Японского моря (иначе говоря, вдоль западных берегов о-ва Хонсю), проложив курсы от о-ва Окино сима в сторону входа в Цугарский пролив.

Утром 16-го, т. е. в то время, когда Камимура подходил к Дажеелету (Матсу сима), в 120—150 милях от него на OSO возле о-ва Оки руские крейсеры встретили и захватили английский пароход «Аллантон», шедший с грузом в 6500 т японского каменного угля из Муророна. Адрес груза (Сингапур) был признан сомнительным «тем более, что вахтенный журнал доведен только до прибытия «Аллантона» в Гонгконг при его плавании еще из Европы. Сомнение это, кроме того, увеличивалось выяснившейся прежней дея-

[1] «Описание военных действий на море в 37—38 гг. Мейдзи», т. 3, стр. 26.

тельностью парохода, когда он безусловно занимался перевозкой контрабанды».[1]

Пароход, на который была посажена призовая партия с «России», был направлен к мысу Поворотный, а оттуда — во Владивосток.

Захват «Аллантона» занял около двух с половиной часов. Этой задержкой объяснил адмирал Безобразов в своем рапорте отказ от намерения появиться перед портом Майдзуру. Прямо от о-вов Оки сима отряд продолжал итти ко входу к Цугару Кайкио.

Спрашивается, что могли встретить русские крейсеры у Майдзуру?

Порт Майдзуру — по английской лоции того времени — значился «военно-морской базой средней степени развития». В нем имелся небольшой судостроительный завод (210 человек), морской арсенал (71 человек) и три дока, строился новый сухой док. Связанный железной дорогой с восточными портами о-ва Хонсю, Майдзуру и расположенный вблизи его (в том же заливе Вакаса) торговый порт Цуруга могли служить местом посадки на транспорты японских войск.[2]

В основной инструкции, выработанной в целях планирования действий Владивостокского отряда крейсеров в январе 1904 г., имелось указание о необходимости обратить особое внимание на залив Вакаса с портами Цуруга, Майдзуру и другими... «В них, — говорилось в инструкции, — может происходить снаряжение и отправка в Корею некоторой части транспортов с войсками и военными припасами».

Мы знаем, что в 120 *км* от Цуруги в городе Каназаве, связанном с Цуругой железной дорогой, дислоцировалась 9-я японская пехотная дивизия. Во время описываемого крейсерства русских крейсеров дивизия эта еще не была перевезена на материк и появление ее на Квантунском полуострове в составе армии Ноги произошло лишь в середине июля 1904 года.

Сомнительно, однако, что после всего шума, наделанного русскими крейсерами накануне у Симоносекского пролива, последние могли рассчитывать на то, что если бы в эти дни и была намечена перевозка войск из портов залива Вакаса, — она не была бы задержана японской главной квартирой.

Погода с утра 16 июня была тихой и мглистой; к полудню разъяснилось. В 15 часов отряд встретил японскую парусную шхуну «Унко Мару» и пересадил на нее японцев, принятых «Громобоем» накануне с японских военных транспортов.

Дальнейшее движение Владивостокского отряда происходило в русле возможного встречного движения пароходов из пролива Цугару-Кайкио к о-ву Цусима и далее в Желтое море. Как отмечалось в первой главе, удельный вес этого направления в общем балансе японского судоходства должен был быть невеликим, хотя в пределах Японского моря являлся одним из самых значительных.

---

[1] Из рапорта Безобразова от 10 июня 1904 г. (ст. ст.), дело ЛОЦИА № 26451.

[2] «Русско-японская война», кн. 1, стр. 22-23.

В русле этого направления могли двигаться: 1) войсковые транспорты из Аомори, вблизи которого стояла 8-я пехотная дивизия (г. Хиросаки); 2) транспорты с войсками из Отару и Мурорана — портов, связанных железной дорогой с местом дислокации 7-й пехотной дивизии (г. Саппоро), и 3) транспорты с углем и лесом из этих же двух портов о-ва Хоккайдо.

Так как 7 и 8-я пехотные дивизии еще не были в то время двинуты на материк, русское командование вообще могло ожидать перевозок по этому направлению. Однако, теперь известно, что обе эти дивизии были переброшены в Манчжурию значительно позднее, глубокой осенью 1904 г., т. е. уже после неуспешного для русских боя 14 августа, которым завершены были активные операции владивостокских крейсеров. Таким образом, в описываемые дни войска здесь не перевозились.

Южный участок трассы отряда — от Цусимского пролива до группы о-вов Оки и даже несколько севернее ее — почти совпадал с возможными курсами встречных пароходов из пролива Цугару. Несколько севернее о-вов Оки эти курсы пересекались другим возможным направлением войсковых перевозок из залива Вакаса к корейскому Гензану и заливу Браутона. Возле этого узла двух направлений и оказался захваченным «Аллантон». Через район этого пересечения русские крейсеры проходили в дневное время 16 июня.

Весь день 17-го прошел без встреч, и только в утренние часы 18-го перед входом в пролив Цугару[1] были последовательно встречены два японских парохода. Это были два небольших стареньких деревянных каботажника. Первый осмотрели без спуска шлюпки и отпустили. Второй также отпустили, передав на него японца-грузчика с «Садо Мару», вытащенного на борт «России» из воды 15 июня.

В то же утро встретили и осмотрели 4-мачтовую американскую баркентину «James Johnson» из Сан-Франциско. Парусник оказался вовсе без груза, под балластом. Его отпустили.

Отойдя от Цугарского пролива, отряд взял курс на Владивосток. Решение это адмирал Безобразов объясняет тем, что приходилось считаться с запасами угля и возможными непредвиденными случайностями, в особенности с возможной встречей на пути неприятельской эскадры.

Кроме того, командующий отрядом полагал, «что после осмотра входа в Сангарский пролив вторая попытка спуститься в непродолжительном времени снова к югу не могла оказаться очень чреватой

---

[1] В рапорте адмирала Безобразова 10 июня 1904 г. (ст. ст.) сказано: «5 июня, пройдя входом в Сангарский пролив, повернул затем обратно» ... и далее: «по выходе из Сангарского пролива, взяли курс на Владивосток». Отсутствие точных координат и курсов подхода к проливу не позволяет установить степень проникновения русского отряда в глубь пролива. В брошюре Г. К. говорится: «5 июня. Разбудили нас всех в 4 часа утра, ввиду подхода к Сангарскому проливу и появления дымка на горизонте. Когда приблизились к берегам, вначале казалось, что нам навстречу идет большой миноносец — оказался маленький каботажник» ... и далее: «В 8 часов утра мы уже шли на SW от берега, так как было видно, что здесь никого нет».

выгодами, так как об операциях отряда уже знали во всех японских портах и, конечно, не выпускали транспортов в море».

19 июня после полудня эскадра подошла к маяку Поворотный, а на следующее утро все три крейсера стали на бочки в бухте Золотой Рог.

Дальнейшие действия противника. Мы проследили за движениями крейсеров Камимуры до утра 16 июня, когда они подошли к о-ву Мацу сима. Не найдя там русских, японская эскадра направилась к мысу Болтина (восточный берег Кореи). На утро 17-го она подошла к корейскому берегу и затем повернула к Гензану. К вечеру 17-го, «зная, что неприятель для того, чтобы вернуться во Владивосток, должен пройти мимо Дажееле̇та или Гензана (? — В. Е.), решил, что лучший способ его нагнать — это обследовать его пространство».[1] Однако, обследование легкими крейсерами района, производившееся до вечера 18 июня, не дало никаких результатов. Около 19 часов отряд Камимуры встретил 11-й отряд миноносцев, от которого японский адмирал только теперь узнал результаты нападения русских крейсеров на военные транспорты в Корейском проливе 15 июня.

Получив одновременно сведения о том, что утром 18 июня владивостокские крейсеры были обнаружены у пролива Цугару, японцы поняли ошибочность выбранного направления погони.

«Адмирал Камимура и его подчиненные едва сдерживали свое негодование, однако, теперь ничего не могли поделать», — печалится японский официальный историк.

В то утро, когда отряд Безобразова подходил к мысу Поворотный, крейсеры Камимуры возвратились в свою базу Озаки на о-ве Цусима.

Японский морской генеральный штаб (Токио), получив первое известие о появлении 15 июня русских крейсеров в Корейском проливе, «немедленно сообщил о том в главный штаб и другие управления». Однако, по неизвестным причинам он только через сутки дал телеграфное распоряжение главному командиру порта Куре — выслать миноносцы для спасения экипажа с погибших военных транспортов.

Следующее донесение о противнике получено японским генеральным штабом после полудня 16-го. В нем говорилось, что три русских крейсера захватывают близ о-ва Оки японскую шхуну. И только 18-го пришла новая телеграмма о появлении русского отряда у пролива Цугару: «Таким образом, — отмечает официальный японский историк, — стало известно о пребывании неприятеля на севере, о чем было передано повсюду для принятия мер предосторожности».

Последнее извещение о русских было, очевидно, слишком поздним для того, чтобы Камимура смог перехватить русскую эскадру в районе между Цугарским проливом и Владивостоком.

---

[1] «Описание военных действий на море в 37-38 гг. Мейдзи», т. 3, стр. 27.

15 июня в то время, когда русские крейсеры действовали в Корейском проливе, из Владивостока к берегам о-ва Хоккайдо были высланы три малых (номерных) миноносца: «203» (140 *т*), «205» и «206» (по 103 *т*).

Выйдя из Владивостока после полудня, миноносцы направились прямым курсом на город Есаши (на юго-западной оконечности о-ва Хоккайдо). Не обладая хорошими мореходными качествами, корабли уже у о-ва Аскольд встретили зыбь от зюйд-зюйд-оста до 4—5 баллов. К вечеру ветер усилился до 5—7 баллов, а состояние моря до 6—7. Давая число оборотов машины, соответствующее 13—14 узлам, миноносцы не продвигались фактически более, чем с 10-узловой скоростью. Считая, что при таком состоянии погоды его корабли небоеспособны, начальник отряда, капитан 2-го ранга Виноградский, был намерен укрыться в заливе Америка. Однако, к утру 16-го барометр поднялся и стало стихать. Одновременно нашел туман, который, пройдя полосами, сопровождал плавание миноносцев до самого Хоккайдо.

В широте 42°15′ и долготе 135°53′, отряд встретил японскую парусную шхуну «Хайтце Мару» (около 300 *т*), шедшую из Масике (на западном берегу Хоккайдо) в Симоносеки с грузом рыбы и риса. Экипаж шхуны (19 чел.) был пересажен на самую большую ее шлюпку (фунэ); людям было разрешено взять собственные вещи и необходимую провизию. Уничтожив шхуну взрывом двух пироксилиновых патронов (один в 2,5, другой в 0,4 *кг*) и дополнительно выпущенными с близкой дистанции 47-*мм* гранатами и взяв фунэ на буксир, миноносцы пошли далее.

В тот же день после 17 часов в широте 42°2′ и долготе 137°42′ встретили еще две шхуны. Из них более крупную («Орангута Мару», около 300 *т*) постигла та же участь. На малую же, шедшую без груза в Хакодате, были посажены все снятые со шхуны японцы, а шхуна отпущена.

Потопленная шхуна «Орангута Мару» имела груз рыбы и риса, шла из порта Онисика (на западном берегу Хоккайдо) в Сасебо. Шхуна была уничтожена двумя пироксилиновыми патронами по 2,5 *кг* каждый.

Потеряв до 3 ч. 30 м. времени на осмотр и уничтожение шхун, отряд в 19 часов лег на прежний курс, направляясь к берегам Хоккайдо.

Через полчаса нашел густой туман. В ожидании подхода к японским берегам, в целях маскировки миноносцы поставили фальшивые дымовые трубы. Шли полным ходом и незадолго до полуночи на 17 июня оказались среди одновременно открывшихся с разных сторон огней пяти кораблей, переговаривавшихся вспышками. На миноносцах сочли было, что попали в середину неприятельской эскадры. Однако, тревога оказалась напрасной, огни принадлежали рыбачьим парусным фунэ.

Не задерживаясь у них, отряд продолжал плавание и в 3 ч. 30 м. 17 июня, считая себя в 4—5 милях от гор. Есаши, повернул обратно

к русским берегам. От входа на рейд Есаши начальник отряда отказался из-за незнакомства с побережьем и из-за тумана.

Обратный курс был проложен на залив Ольги с обходом о-ва Окусири с юга.

Туман продолжал сопровождать миноносцы. Держаться соединенно было трудно, в 30 метрах не было видно друг друга. Звуковыми сигналами не пользовались, опасаясь обнаружения. На флагманском миноносце оказался перерасход угля.

На утро 17-го в широте 42°20'N и долготе 138°30'O сквозь туман была обнаружена большая парусная шхуна «Хакацу Мару», следовавшая из северных портов Хоккайдо с грузом рыбьего жира и рыбы в Осака. Шхуна оказалась настолько хорошей, что начальник отряда решил вести ее во Владивосток, послал призовую партию и взял на буксир. Условия погоды были благоприятны, что давало возможность подвигаться к заливу Ольги со скоростью 7 узлов.

Через два часа плавания была обнаружена еще одна шхуна (около 400 *т*). Люди с нее были посажены на фунэ, снабжены водой и провизией и отпущены, сама же шхуна уничтожена артиллерийским огнем. Спешка, с которой производилась эта операция, не позволила даже выяснить с точностью состав ее груза и пункты отправления и назначения.

Вследствие тумана миноносец «206», которому было поручено уничтожение ее, разошелся со своим флагманом.

Около полудня 17-го опять засвежело. На флагманском миноносце «203» одновременно лопнули буксир и штуртрос. Воспользовались неизбежной задержкой и произвели перегрузку 2,5 тонн угля с «205» на «203». Вследствие роста волны ход с буксиром еще уменьшился (до 5,5 узла). Около полуночи (на 18 июня) ветер (SSO) достиг 6 баллов. Ночью лопнули оба буксира. Потребовалось около 40 минут, чтобы их вновь завести. К утру стало еще свежее и буксировка в связи с малым запасом угля на миноносцах делалась делом рискованным. До залива Ольги оставалось лишь 30 миль. Поэтому шхуна с русской призовой командой и несколькими японцами была отправлена самостоятельно под парусами.

В полдень 18-го все три миноносца собрались в заливе Ольги и приступили к погрузке угля. В бункерах флагманского корабля оставалось 1,5 тонны. Погрузка угля в заливе Ольги вновь подтвердила неорганизованность базирования русских кораблей.

«По недоразумению и недосмотру лиц, коим я поручил отгрузку угля с парохода «Эльза», — пишет начальник отряда, — на берег в Тихой Пристани было сгружено всего 30 т, а не 200 т». Поэтому пришлось немедленно телеграфировать во Владивосток о высылке топлива и машинного масла.

Неблагополучным оказался и ближайший тыл залива Ольги. «Пристав поста доложил, что прошлой ночью было нападение хунхузов на пост и ожидается повторение того же этой ночью. 200 хунхузов находятся около». Пришлось приготовить с каждого из миноносцев по 6 человек для посылки на берег с целью усиления команды поста, а в течение ночи светить прожекторами и пускать осветительные (гарденовские) ракеты.

Шхуна все не появлялась, погода же ухудшилась до состояния настоящего шторма (от NO). Посланный в море миноносец «206» не выгребал из-за громадной волны. Для предупреждения ближайших населенных пунктов на побережье о возможном появлении шхуны и необходимости оказать ей содействие было решено послать нарочных. Но разлив горных ручьев—это типичное для летних тайфунов на Дальнем Востоке явление—помешал этому.

Только 19 июня, когда стихло и прояснило, вышедшие для поисков шхуны в море миноносцы встретили ее в 7 милях от мыса Низменный.

В тот же день в залив Ольги пришли из Владивостока транспорт «Лена» с пятью дополнительными миноносцами, а вечером германский пароход «Глаудиус», шедший из океана с грузом угля в 5 724 тонны для Владивостока.

Пополнив запасы угля и машинного масла с «Лены», отряд Виноградского вместе с немецким угольщиком, взявшим на буксир захваченную миноносцами шхуну, вышел 20 июня во Владивосток, куда и пришел благополучно вечером следующего дня.

Типичные для летних месяцев в прибрежной полосе Японского моря туманы сопровождали миноносцы и во время этого короткого перехода; на расстоянии около 200 миль миноносцы три раза попали в туман: 1) от мыса Низменный до мыса Поворотный; 2) у острова Аскольд и 3) в Амурском заливе. Последний туман продолжался с 8 до 21 часа.

Итоги июньской операции крейсеров и миноносцев

Во Владивостоке возвращение крейсерского отряда и миноносцев было воспринято как большой успех. В течение четырех дней — с 18 по 21 июня — включительно последовали следующие события: 18-го пришел захваченный крейсерами «Аллантон», 20-го возвратился крейсерский отряд, а 21-го—миноносцы со своим призом. Все это совпало с успешным завершением работ по снятию с камней крейсера «Богатырь». Возвратившиеся корабли застали «Богатырь» уже в Золотом Роге. Хотя ему и предстоял длительный ремонт, но корабль был спасен и введен в сухой док.

Фактическое влияние, оказанное операцией крейсеров на обстановку и действия как русских, так и японцев, повидимому было значительным.

Уже самый выход их из Владивостока был использован наместником Алексеевым для понуждения адмирала Витгефта ускорить выход в море Порт-Артурской эскадры. 15 июня, когда успешное нападение на транспорты в Корейском проливе не было еще, конечно, известно ни во Владивостоке, ни в Мукдене,[1] Алексеев в развитие

[1] Наместник Алексеев незадолго до того, как Порт-Артур был отрезан японцами, переехал оттуда в Мукден.

своих прежних директив Витгефту телеграфировал: «...Крейсерский отряд действует у Цусимы, а корпус имел дело под Вафангоу».[1]

Хотя автор настоящего исследования не располагает исчерпывающим материалом для категорического утверждения, что июньское крейсерство в действительности подтолкнуло русскую эскадру выйти из Порт-Артура, но хронологическая последовательность событий говорит в пользу этой зависимости.

Действительно 20 июня крейсеры возвратились в Золотой Рог, а под утро 23-го начала выходить из Порт-Артурских бассейнов эскадра Витгефта.

Правда, предполагавшийся ее прорыв во Владивосток не состоялся и она, встретившись с японским флотом, на следующий день опять вошла на внутренние рейды Порт-Артура, но самого факта показа японцам в море русских броненосцев «Победа», «Ретвизан» и «Цесаревич», считавшихся ими безнадежно поврежденными, оказалось достаточным, чтобы беспокойство японской главной квартиры за морские пути между Японией и Манчжурией возросло до крайности.

О влиянии действий владивостокских крейсеров и выход Порт Артурской эскадры в море на операции японских армий в Манчжурии говорит и русский и английский официальные историки.

«Несомненно также, — что помимо неготовности интендантской части причины медлительного и осторожного образа действий противника в начале июня крылись и в опасениях за свои морские сообщения, ибо 2 июня нашей Владивостокской эскадре в Корейском проливе удалось напасть на шедшие без конвоя японские транспорты, перевозившие осадную артиллерию и части гвардейской резервной бригады».[2]

Английская же «Official History» развивает этот вопрос более подробно:

«В это время возможности сухопутного транспорта в Манчжурии были почти исчерпаны и мысли тех, на обязанности которых лежало снабжение японских армий, направились на море. Предложено было послать транспорты с необходимым снабжением через Печилийский пролив мимо Порт-Артура. Эти суда под конвоем части японского флота должны были произвести выгрузку этих запасов близ Hsiung Yao (в русских источниках Сюньечен.—В. Е.), откуда должна была вестись дальнейшая доставка их на колесах для 2-й армии. Этот проект, так облегчавший затруднения снабжающих органов, был отвергнут, так как появление русских броненосцев в море 23 июня делало уже невозможным выделение необходимого конвоя».[3]

---

[1] «Русско-японская война», Документы, отд. III, кн. 1, вып. 4, стр. 309.
[2] «Русско-японская война» (сухоп.), т. II, ч. II, стр. 109.
[3] «Official History of the Russo Japanese War», vol. I. London, 1910 г., стр. 199. Упомянутый географический пункт расположен на железной дороге Порт-Артур—Мукден в 40 км к югу от гор. Кайпинг (Гайпин) и всего в 2-3 км от западного берега Ляодунского полуострова.

И далее:

«24-го (июня.—В. Е.) в то время, когда японские войска были готовы, чтобы начать движение, из Токио был получен следующий приказ: «фактически доказано, что русский флот способен выходить из Порт-Артура. Морские перевозки снабжения, необходимого для соединенных Манчжурских армий после их продвижения к Ляояну, таким образом, делаются необеспеченными, и наступление 2-й армии дальше, чем до Кайпинга, в настоящее время неуместно. Сражение под Ляояном, которое предполагалось дать до начала дождливого сезона, откладывается до его окончания. Организуйте Ваши действия соответственно».[1]

Из изложенного можно прийти к выводу, что хотя действия Владивостокского отряда оказались не непосредственной и не единственной причиной задержки наступления японских армий на континенте, но замедлению этого наступления и изменению сроков планированного японским командованием Ляоянского сражения успехи русских крейсеров в Корейском проливе содействовали.

Выход владивостокских крейсеров на участок пути морских войсковых перевозок противника дал некоторые результаты в отношении получения, столь недостаточных на русской стороне, разведывательных данных. Здесь, однако, успех оказался значительно меньшим, чем он мог быть, если бы вопросу этому командующий русским отрядом уделил должное внимание. Повидимому и высшие инстанции командования недоучитывали возможную роль крейсерских набегов в этом отношении.

А ведь на самом деле набег к Симоносеки представлял собой проникновение в глубокий тыл японских армий, тыл гораздо более глубокий, чем те, которые могли быть достигаемы набегами русской кавалерии на полях Манчжурии. Захват пленных и последующий опрос их могли дать материалы ценные не только для дальнейших крейсерских операций из Владивостока, но и для уяснения состояния перевозок японских войск на континент.

Кое-какие материалы в отношении морских перевозок были получены, но данные, необходимые для разведывательной службы русских армий в Манчжурии, оказались ничтожными.

Быстрая атака и потопление («Громобоем») транспортов «Хитаци» и «Идзумо» не благоприятствовали взятию с них пленных. Но, несмотря на медлительную возню с «Садо Мару» других двух крейсеров, и с него были сняты лишь очень немногие, так как соответствующая задача никем не была поставлена.

А вместе с тем с потоплением «Хитаци Мару» связан очень важный для оценки деятельности русских крейсеров вопрос о японских осадных орудиях.

Состоявший при 3-й японской армии Эллис Ашмед Бартлетт, книга которого была издана в русском переводе в 1907 г.,[2] пишет:

---

[1] «Offical History», стр. 231. Как известно, бой под Ляояном состоялся лишь в конце августа 1904 г.

[2] Эллис Ашмед Бартлетт.—«Осада и сдача Порт-Артура» (перевод с англ.). СПБ, 1907 г. стр. 74.

«Насколько достоверно я не знаю, но говорили, что тяжелые орудия, предназначенные для осады Порт-Артура, погибли на пароходе «Хитаци Мару», потопленном Владивостокской эскадрой в июне месяце. Это крупное несчастье задержало всю осаду и оттянуло до сентября прибытие 28-*см* гаубиц, посланных на замену погибших».

Немецкие источники свидетельствуют о гибели осадных гаубиц на «Хитаци Мару» гораздо более уверенно. Так, у Мальтцана [1] говорится: «Потеря человеческих жизней в конце концов оказалась не столько велика, как это казалось сначала. Для хода войны было существенным, что на «Хитаци Мару» потонуло 18 осадных 280-*мм* гаубиц. О гибели этих орудий умалчивает работа японского морского генерального штаба, однако, это настолько достоверно, что не вызывает сомнений. Станки для этих орудий были погружены на «Садо Мару» и вместе с этим судном спасены. [2]

Также утвердительно о потоплении осадного парка тяжелых орудий, предназначавшегося японской армии под Порт-Артуром, писал в 1905 г. Н. Кладо, отмечая в своем труде «После ухода второй эскадры Тихого океана» (СПБ, 1905, стр. 19), что «гибель этого парка значительно задержала ход осады».

Эта важнейшая для японцев потеря, причиненная действиями владивостокских крейсеров, сейчас, таким образом, может считаться установленной, но насколько важно было бы это знать русскому командованию в июне—июле 1904 года!

Если бы с транспортов было взято должное количество пленных, этот важный факт был бы установлен своевременно.

Тенденция не создавать взятием пленных у себя на борту помехи, с расчетом, что близость берегов даст возможность людям с транспортов спастись на шлюпках, лишила русских достоверных сведений о составе грузов и перевозимых частей на японских судах.

Со слов англичан с «Садо Мару» стало известно, что на «Хитаци» было более тысячи солдат. [3]

От пленных с этого же транспорта были получены сведения, пролившие некоторый свет на организацию японских войсковых перевозок:

---

[1] «Von Maltzahn. Der Seekrieg zwischen Russland und Japan» 2-er Band стр. 31.

[2] Менее правдоподобной является версия о составе грузов на японских транспортах, приводившаяся в 1909 г. французским «Revue Militaire des Armees Etrangeres». В № 9171 (январь) этого журнала говорилось: «... захватив в Дальнем 290 вагонов, но не получив ни одного паровоза, японцы выписали паровозы из Америки, могущие ходить по русской колее (в 1 534 см.—В. Е.). Но надо полагать, что эти паровозы погибли при потоплении владивостокскими крейсерами японских транспортных судов «Хитаци Мару» и «Садо Мару», почему японцам пришлось выписывать паровозы из Японии и начать перешивать русскую колею» (цитируется по русской официальной истории войны, составленной сухопутной исторической комиссией, том. III, стр. 270).

[3] В вышедшей в Токио в конце 1904 г. английской популярной хронике войны, указывалось, что на «Хитаци Мару» было 1 095 офицеров и солдат (не считая 120 человек экипажа) и 320 лошадей («The Russo Japanese War», Tokio, 1904, стр. 395). То, что эти люди принадлежали к составу гвардейского резервного полка, сделалось известным значительно позднее.

а) подтвердилось, что главным организационным и фактическим центром перевозок является г. Хиросима и его порт Удзина (во Внутреннем море), что транспорты оттуда направляются через Симоносекский пролив и далее следуют без конвоя, что порт назначения и выгрузки сохраняется в тайне, и, только подойдя к группе островов Джемс Холл в Желтом море, транспорты получают с наблюдательного поста на о-ве Хакорито (Пенг-Йонг-до) окончательное указание пункта высадки.

Англичане с «Садо Мару» сообщили, что японские военные корабли на пути транспортов встречались редко. Только у Модзи и берегов Японии встречались миноносцы и одиночные старые суда, да однажды видели крейсер «Кассуга», ремонтирующийся в Куре.

б) С конца апреля (когда «Садо Мару» прибыл из Европы) этот пароход делает третий рейс между портами Внутреннего моря и материковым побережьем Желтого — с войсками и воинскими грузами.

В первый рейс, получив в Удзина распоряжение, транспорт принял в г. Кобе одну артиллерийскую батарею и около тысячи человек 10-й дивизии (квартировавшей в г. Химедзи).

Во второй рейс перевез из Удзина около 700 человек с некоторым количеством лошадей.

В третий (и последний) рейс, начатый в Удзине и закончившийся встречей с русскими крейсерами, имел на борту 1350 человек (в том числе 150 человек судовой команды), около 1200 тонн японского угля, около 1000 тонн риса, казначейство (золото и серебро в ящиках, цифра неизвестна), телеграфный материал (телеграфный парк), 2 паровых катера и два десятка деревянных барж (большие фунэ).

в) Из приведенных данных сделалось возможным исчислить скорости оборота транспортов между портами посадки и высадки, а также японские нормы потребного тоннажа для перевозок. Исходя из регистрового тоннажа («Садо Мару» 6222 тонн брутто и 3847 тонн нетто, а «Хитаци Мару» — 6172 тонн брутто), выходило, что на перевозку одного человека требовалось 6222 : 1200 = 5,2 тонны брутто и 3847 : 1200 = 3,2 тонны нетто для «Садо Мару» и 6172 : 1095 = 5,6 тонны брутто и около 3,5 тонны нетто — для «Хитаци».

Нормы тоннажа более близких к современности японских перевозок приведены в книге И. С. Исакова «Операция японцев против Циндао в 1914 году» на страницах 97—99. Там число тонн нетто на одного перевозимого человека определялась цифрами 4—4,1.

Рост с 3—3,5 тонн до 4—4,1 тонны может быть объяснен, во-первых, выросшим со времени русско-японской войны и до 1914 г. техническим оснащением армии, а это требует большего места и веса на транспорте, а, во-вторых, тем, что в условиях Циндаоской операции 1914 г., когда она являлась единственной боевой операцией японцев во время первой мировой империалистической войны, морские перевозки Японии вообще были менее интенсивными, а тоннаж японского торгового флота значительно (с 1904 по 1914 гг.) выросшим.

Оценка крейсерства штабом командующего флотом. По возвращении крейсеров во Владивосток штаб командующего произвел разбор произведенной набеговой операции.[1]

Критика действий крейсеров коснулась следующих вопросов:

а) Правилен ли был отказ Безобразова от продолжения операции после того, как первый налет на Корейский пролив оказался столь плодотворным? Не следовало ли продолжать плавание на юг, за пределы Корейского пролива в Желтое море, где крейсеры неизбежно встретили бы еще более богатую добычу?

б) Правильны ли были тактические действия крейсеров, в итоге которых некоторые из обнаруженных транспортов были упущены, а «Садо Мару» на глазах крейсеров не утонул?

в) Правильно ли действовал отряд крейсеров в последующие дни после дела у о-ва Окино сима, не останавливаясь ночью для осмотра обнаруживаемых судовых огней, не уничтожая, а отпуская встреченные японские каботажные пароходы и парусные шхуны?

Автор разбора — начальник «военно-морского» отряда штаба — резко критиковал оперативную сторону действий крейсеров (вопрос «а» разбора).

Появление русских в Корейском проливе он оценивал для японцев как «совершенно неожиданное», а потому для русских «чрезвычайно удачное».

В проливе оказалось не менее 5 транспортов (а если верить телеграмме агентства Рейтер, то до 13-ти).

При этом (тут начинается ряд опасных заблуждений автора разбора) в проливе:

«из военных судов оказался только крейсер «Ниитака». В проливе не оказалось миноносцев, и если они не решились днем выйти из Такесики (а там они, конечно, были), то это служит признаком, что они в ограниченном количестве и миноносцами рисковать не решаются».

«Эффект внезапности оказался таковым, — пишет автор, — как и следует его ожидать: японцев охватила паника. Крейсер не решился приблизиться и только посылал отчаянные сигналы по радио: бегите, спасайтесь скорее, помогите скорей» и т. п.

Автор разбора объясняет далее, что сигналы эти разбирались на «Рюрике» одним из пленных. Этот же пленный показал, что «Камимура в Гензане имеет два боевых судна и несколько старых»... «Впрочем и без показаний этого пленного можно почти с полной уверенностью сказать, — говорится далее в разборе, — что у Камимуры нет таких сил, с которыми он мог бы догнать и одолеть нашу эскадру — это было бы безумием со стороны японцев отделить в настоящее время какие-либо серьезные силы от Порт-Артура».

Исходя из этих явно ошибочных предпосылок (а ошибочность их явствует из изложенного выше в настоящей статье), автор разбора делает соответственно неправильный вывод:

---

[1] Дело ЛОЦИА № 18, л. л. 114—129 и 181—184 (рукописный черновик разбора, датированный восьмым июня ст. ст.).

«Таким образом, было ясно, что, пройдя Корейский пролив, наш отряд крейсеров оставил в тылу такие силы, которые совершенно не могли ему преградить путь при возвращении и, в особенности, днем, прорыв через пролив являлся обеспеченным.»

И далее:

«Даже принимая во внимание самые благоприятные обстоятельства для противника, все-таки наши крейсеры могли смело совершить крейсерство в Желтое море на 1/3 или 2/5 расстояния от Корейского пролива до Порт-Артура, т. е. дойти, по крайней мере, до параллели о-вов Баррен».

И наконец:

«Вследствие того, что отряд не вошел в Желтое море, удачное начало крейсерства не было надлежащим образом использовано и потерян, быть может навсегда, прекрасный случай нанести японцам тяжелый удар на их сообщения и оказать значительное влияние на успех их действий на Ляодунском полуострове. Случай выказать обоснованную и разумную решительность надо считать упущенным».

Нет никакого сомнения в том, что русские крейсеры в Желтом море могли найти крайне обильную жатву, так как именно по Желтому морю проходили главнейшие пути войсковых морских перевозок Японии.

Но не может быть также почти никакого сомнения в том, что проход трех больших русских крейсеров в южном направлении, а тем более возвращение их через любой из японских проливов назад в Японское море, не мог пройти незамеченным отрядом Камимуры или другими японскими судами и в первую очередь следившим за действиями русских крейсером «Цусима».

Автор разбора, как теперь известно, совершенно неправильно расценивал состав и местонахождение японских кораблей.

Легковерно полагаясь на единичные показания одного пленного, оказавшегося на «Рюрике», и исходя из предвзятой предпосылки, что в Корейском проливе не может быть значительных сил, а что Камимура с явно недостаточными силами находится в Гензане, автор критики строит все свои дальнейшие рассуждения.

Как мы знаем, уход владивостокских крейсеров на север имел место фактически из-под носа Камимуры и это удалось из-за туманной погоды, дождя и вообще плохой видимости.

Ясно, что плохая видимость могла оказаться покровом для успешного прорыва крейсеров на юг в Желтое море в день 15 июня, но строить расчет на обязательное наличие тумана при возвращении их на север через 2-3 дня в южных частях Японского моря и у японских островов, где туманы далеко не так часты, как на севере у берегов Приморья,[1] было далеко не верным делом. А в ясную

[1] Как известно, летние туманы в Японском море бывают особенно часто у берегов Приморья, возле которого проходит ветвь холодного течения. Наоборот, в районе Цусимского пролива проходит ветвь теплого течения, и летние туманы не имеют большого распространения. Обращаясь к английской лоции 1904 г., находим: для Владивостока в июне—июле до 20—23 дней в месяц с туманом, а для Симоносеки — всего лишь один день.

погоду бой в Корейском проливе или вблизи его, с явно превосходящими силами отрядов Камимуры и Уриу (4 броненосных и 5 легких крейсеров, не говоря о возможном участии сверх того восьми миноносцев 11-го и 15-го отрядов), был бы почти неизбежным.

Критику тактических действий русских крейсеров во время встречи с японскими транспортами надо признать справедливой.

Прав автор критического разбора, говоря, что «первый замеченный транспорт надо считать не ушедшим, а упущенным»...

Разбирая записи в вахтенном журнале «России» о произведенных выстрелах по первому транспорту и о нерешительном увеличении скорости крейсера при погоне, произведя соответствующие арифметические расчеты, он доказывает, что ко времени последних семи выстрелов крейсер «Россия» мог сойтись с пароходом на расстояние в 25 каб., т. е. на дистанцию вполне верного для 152-*мм* орудия Канэ действия.

Так же справедливы нарекания военно-морского отдела Штаба на ничем неоправдываемую медлительность русских в деле потопления «Садо Мару».

«Садо Мару» несомненно мог быть надежно потоплен, а затем это могло быть сделано гораздо скорее... «промедление поблизости двух неприятельских портов и в присутствии неприятельских разведчиков не может оправдываться какими-либо соображениями гуманности и, если оно в данном случае прошло даром, то только вследствие очень удачного стечения обстоятельств... Теперь, если сведения о спасении «Садо Мару» окажутся справедливыми, все, что японцы снимут с него и все спасшиеся воинские чины, кули и лошади — все это будет употреблено против нас»...

И опять-таки вряд ли можно согласиться со справедливостью нападок на то, что на пути от Корейского пролива к Сангарскому крейсеры ночью не освещали прожекторами встречавшиеся судовые огни.

С точки зрения автора разбора неосновательно убежденного, что отряду не угрожали превосходящие силы японцев, такие нападки могли казаться обоснованными, но в свете наших знаний нынешнего дня ночные остановки с освещением прожекторами, немедленно вслед за тем как отряду удалось, благодаря мглистой погоде, оторваться от сил Камимуры, нужно признать неуместными.

Дальнейшие действия Безобразова, подвергшиеся критике штаба командующего флотом — отказ от потопления шхун и каботажных пароходов, — шли в разрез с теми инструкциями, которые с самого начала войны были положены в основу деятельности русских крейсеров.

Но, говоря объективно, как это уже отмечалось в прошлых наших статьях, погоня трех броненосных крейсеров за единичными парусными шхунами представлялась несоразмерной и приводила к мысли о русской поговорке: «из пушки — по воробьям».

С точки зрения оперативной целесообразности борьба с каботажным движением вдоль японских о-вов могла быть оправдана только в случае внесения в эту борьбу элемента длительности и непрерывности. А это могло быть достигнуто лишь при наличии боль-

шего числа нападающих единиц. При той же системе борьбы, которая сложилась в обстановке 1904 г. путем кратковременных единичных набегов к японским берегам, остановка и уничтожение 10—15 японских каботажных судов, имевших место за время активной деятельности русских владивостокских кораблей, никак не могли быть названы непрерывным и эффективным воздействием на японский каботаж.

Что могли значить для хозяйства Японии конфискация и уничтожение такого числа судов из громадной суммы в несколько тысяч малых парусных (и паровых) судов?

Освобожденные после осмотра суда, конечно, могли по приходе в свои порты сообщить о появлении русских крейсеров у берегов Японии. Но ведь появление их у о-ва Окино сима и уничтожение военных транспортов наделало уже столько шума, что очевидно все дальнейшие выходы войсковых транспортов и больших пароходов, могущих явиться ценными призами, были задержаны.

Факт пребывания русских у западных берегов о-ва Хонсю в условиях техники связи того времени вряд ли мог быть своевременно сообщен адмиралу Камимура так быстро, чтобы он успел перехватить владивостокские крейсеры в северных участках их пути от Корейского до Цугарского пролива. Поэтому отпущенные шхуны едва ли могли сильно повредить благополучному возвращению крейсерского отряда во Владивосток.

Автор английского исторического труда приводит следующий вывод об описанном выше набеге русских крейсеров:

«Совершенное в середине июня крейсерство Владивостокского отряда, наиболее дерзкое предприятие из всех проделанных русскими, может быть с их точки зрения оценено, как вполне удовлетворительное. Хотя оно и не имело значительного влияния на ход войны в целом, оно оказалось, как все подобного рода набеги, раздражающим гордость тех, кто атакован. Потеря человеческих жизней и материальные жертвы, без соответствующего им успеха и то, что русским удалось скрыться от эскадры адмирала Камимура, настолько возбудило общественное мнение в Японии, что к морскому министру адмиралу барону Ямамото были направлены специальные депутации.

Ему, однако, удалось оценить трудности, стоявшие перед Камимурой, и объяснить, что при отправке больших масс войск организовывались специальные конвои, но каждый единичный транспорт эскортировать невозможно и некоторый риск является при этом неизбежным. Тем не менее, он уверил своих собеседников (депутатов), что будут приняты специальные меры, чтобы избежать повторения подобных катастроф».[1]

ВЫВОДЫ

1. Поход крейсеров в Цусимский пролив явился первым за войну проникновением их в район весьма оживленных и важнейших для противника коммуникаций.

---

[1] «Official History», т. I (London, 1910), стр. 375.

2. Здесь, в 40-мильных расстояниях от баз противника (Симоносеки и о-в Цусима), крейсерам удалось напасть на несколько войсковых транспортов и два из них уничтожить.

3. Удар, нанесенный японским коммуникациям, происходивший на глазах легкого крейсера противника и вблизи броненосных крейсеров отряда Камимуры, нужно признать смелым и успешным.

4. Непосредственный успех, выразившийся в уничтожении двух транспортов и тяжелом повреждении третьего, имел еще бо́льшее косвенное значение. Вполне возможно, что он повлиял на ускорение выхода в море Порт-Артурской эскадры, а вместе с этим последним лишил японское командование уверенности в безопасности японских морских коммуникаций.

5. Эта неуверенность заставила японское командование отказаться от выгодного для него в этот период варианта морских перевозок воинских грузов — на западный берег Ляодунского полуострова и, вместе с причинами природного порядка (наступление летнего дождливого сезона), привела к задержке дальнейшего наступления японских армий на север и подготовлявшегося ими генерального сражения. Бои при Ляояне развернулись только в конце августа.

6. Непосредственные тактические действия русских крейсеров по транспортам были неудачны. Более решительные поступки могли привести к уничтожению, по крайней мере, еще двух японских судов. Совершенно недостаточно использована возможность захвата пленных, что было столь важно для разведывательной службы русских армий и флота.

7. Возвращение крейсеров вдоль японских берегов на север, а затем во Владивосток подчеркнуло неэффективность воздействия столь большими (и действующими совместно) кораблями на японское каботажное движение.

Операция малых владивостокских миноносцев, произведенная одновременно с походом крейсеров, но в другом направлении, показала, что малые корабли для действия против каботажников и промысловых судов могут быть более эффективными.

8. Успех июньских набегов русских из Владивостока и благополучный их уход из Цусимского пролива (в связи с тяжелыми потерями японского флота под Порт-Артуром за месяц до похода крейсеров) не мог не оказать влияния на усиление недовольства некоторых кругов японского общества действиями своего морского командования.

ГЛАВА IX

ТРЕТИЙ ВЫХОД К ГЕНЗАНУ И ВТОРОЙ ПОХОД В КОРЕЙСКИЙ ПРОЛИВ. ВСТРЕЧА С ЭСКАДРОЙ АДМИРАЛА КАМИМУРЫ

(*Схемы 7 и 8*)

По возвращении из успешного набега в Корейский пролив, отряд приступил к приемке угля и к необходимому ремонту.

Так же, как и перед первым походом к Цусиме, выяснилась необходимость многочисленных, хотя и не крупных, починок. Давнишняя запущенность текущего ремонта, о которой говорилось в предыдущей главе, давала себя чувствовать на всех крейсерах отряда. На «России», например, во время последнего крейсерства обнаружилась течь в холодильнике, лопнула труба в одном из котлов. Потребовалась чистка котлов, вскрытие крышек цилиндров машин, исправление циркуляционных помп, набивка сальников и т. д.

Командующий флотом Скрыдлов 23 июня просил наместника дать отряду 12 дней передышки для ремонта. Однако, обстановка на главном театре войны не позволила выполнить эту просьбу.[1]

В тот же день от наместника пришел встречный запрос:

«Ввиду общего военного положения на Квантуне, прошу сообщить, когда крейсерский отряд может быть готов в крейсерство».

Этот запрос вынудил отряд сократить срок ремонта кораблей. Скрыдлов телеграфировал, что все три броненосных крейсера и транспорт «Лена» могут быть готовы к 30 июня.

Обстановка, вызывавшая необходимость новых активных выступлений Владивостокского отряда, определялась следующими событиями на Манчжурско-Квантунском театре и в Желтом море.

1. Впечатление от успеха владивостокских крейсеров в Цусимском проливе 15 июня было испорчено совпавшим с ним по времени поражением корпуса генерала Штакельберга у Вафангоу.

Это поражение привело к отказу в данный момент (а как впоследствии оказалось и вообще на протяжении всей войны) от непосредственной помощи Порт-Артуру со стороны Манчжурской армии.

2. В середине июня в Порт-Артуре были закончены исправления всех кораблей, получивших повреждения от японских торпед в первые

---

[1] Рукопись Щербатова, л. 172—173.

дни войны, и только броненосец «Победа», подорвавшийся на мине в день гибели «Петропавловска», не был пока починен.

«Чтобы помочь сухопутным боевым товарищам защитить Порт-Артур» (так говорилось в приказе адмирала Витгефта), был решен выход Артурской эскадры в море «для нанесения поражения неприятельскому флоту».

23 июня эскадра вышла в море. Однако, обнаружив неприятельский флот в размерах, значительно превосходивших то, что ожидал встретить Витгефт, эскадра повернула и возвратилась в Порт-Артур. 24 июня ее корабли вошли во внутренний артурский рейд.

Сведения о составе, местонахождении и передвижениях японского флота в этот период были попрежнему очень неопределенными и неверными. По данным на 26 июня считалось, что за исключением стоящих в доках одного броненосца и пяти крейсеров Япония имеет готовыми к действию не более трех броненосцев и трех броненосных крейсеров, что «в Печилийском заливе флот плавает отдельными отрядами» [1] и что «по донесениям военных агентов и других лиц две дивизии готовятся в Японии к посадке на суда для высадки в Ляодуне».

Такая недооценка сил и боевой готовности неприятеля была, повидимому, лишь выводом из непосредственных наблюдений за кораблями, появлявшимися в горизонте русских постов службы наблюдения и связи и кораблей под Порт-Артуром. Судя по «Историческому журналу Витгефта», [2] действительно 26 мая поступил ряд донесений о наблюденных при обстреле г. Дальнего (ныне Дайрен) японских броненосцах «Асахи» и «Шикисима». Тогда же сообщалось о крейсере «Токива». С этого дня и до 23 июня все наблюдения говорили лишь о частом обнаружении миноносцев, иногда—канонерских лодок, и как максимум—о трех крейсерах первого класса и двух второго (донесение 30 мая).

Глубокой разведки русский флот ни разу не производил.

Расчет на состоявшееся ослабление сил противника проглядывает и в разосланном Витгефтом 22 июня приказе по эскадре, в котором говорится о задаче «разбить неприятеля, ослабленного гибелью на наших минах части его судов». [3]

В условиях описанной обстановки и в свете имевшихся сведений о противнике понятны директивы наместника, потребовавшие скорейшего выхода крейсеров из Владивостока.

25 июня Скрыдлов получает от наместника следующую телеграмму: «Сейчас получил донесение: эскадра в полном составе вышла... в море, имела бой. Считаю своевременным немедленно выслать крейсерский отряд для действия в Японском море на сообщениях неприятеля». [4]

---

[1] Сообщения, полученные Скрыдловым от наместника (по рукописи Щербатова, л. 172—173).

[2] «Русско-японская война». Документы, отд. III, кн. 1, вып. 5, стр. 251—275.

[3] «Русско-японская война», кн. 2, стр. 158.

[4] Бросается в глаза крайняя медленность связи между Порт-Артуром и внешним миром. 23 июня эскадра Витгефта уже возвратилась в Порт-Артур, а 25 июня Скрыдлов только получает от наместника известие об ее выходе.

На следующий день (26 июня) из штаба наместника приходит разъяснение о возможных намерениях Витгефта:

1) «Возможно, что эскадра направится во Владивосток».

2) «Эскадра, имея в виду, что бо́льшая часть японской армии отошла от Артура на север, приложит все усилия прервать все сообщения японцев с Ляодуном и в случае удачного боя останется в Желтом море, опираясь на Ляодун».

27 июня, т. е. через три дня после того, как корабли Витгефта вновь заняли свои привычные места в Артурской гавани, в штабе наместника (а следовательно, и у Скрыдлова во Владивостоке) все еще не было известий от эскадры.

В тот же день адмиралу Безобразову, которому было поручено командование новой набеговой операцией русских крейсеров, дается следующее предписание.[1]

«Выходом нашего флота из Порт-Артура.... и предстоящим на-днях столкновением главных сил на сухопутном театре определяется наступление момента высшего напряжения в войне с Японией. Наступление такого момента требует решительных действий от крейсерского отряда.

Ввиду этого предписывается отряду, совместно с миноносцами и транспортом «Леной», выйти в море и произвести с миноносцами атаку на порт Гензан. После атаки миноносцы, отступая, должны навести неприятельские суда на крейсерский отряд, который должен вступить с ними в бой, если не будет слишком большой несоразмерности в силах. В случае, если неприятеля в Гензане не окажется или крейсерский отряд в бою с ним понесет слабые повреждения, то отряду, не показываясь вблизи берегов и предоставив миноносному отряду действовать по способности, итти в составе трех крейсеров в Желтое море.... (пропуск?) и Корейский пролив, где производить самые решительные действия по перерыву морских сообщений, нанося им энергичные удары, проявляя неустанную деятельность и быстроту в захвате и уничтожении всех неприятельских пловучих средств.

Должна быть совершенно не допущена перевозка частей 4-й японской армии на материк. (Курсив наш. — В. Е.)

Захват приза не должен быть причиной упускания других, находящихся в виду неприятельских судов, преследование должно вестись стремительно.

Из Корейского пролива следовать в Желтое море на путь движения транспортов, выбирая место крейсерства и нападения—выходы из южных корейских шхер в море и, при возможности, подняться до островов Росс.

Возвращаться во Владивосток тогда, когда запасы угля начнут уменьшаться с расчетом подойти к порту с 3-дневным запасом его для экономического хода, причем следовать по пути движения судов, идущих в Корейский пролив и из него.

Малые суда каботажного плавания по снятии команды должны уничтожаться. Требуется не столько завладение, сколько уничтожение

---

[1] Приводится по рукописи Щербатова.

возможно большего числа судов и, в особенности, военных транспортов.

В случае встречи с Артурской эскадрой, она поступает под общее командование адмирала Безобразова. После этого события предоставляется действовать по усмотрению, стремясь, получив преимущество в силе, нанести противнику решительный удар».

В предписании Скрыдлова Безобразову можно усмотреть итоги критических замечаний, сделанных штабом командующего флотом по поводу первого крейсерства владивостокских крейсеров в Корейский пролив.

Штаб командующего, как мы видели, считал неправильным то, что отряд Безобразова не проник в Желтое море и ограничился лишь нападением на японские транспорты в районе Симоносеки—Цусима, в то время как он мог дойти «по крайней мере до параллели островов Баррен». А поэтому «удачное начало крейсерства не было надлежащим образом использовано и потерян, быть может навсегда, прекрасный случай нанести японцам тяжелый удар на их сообщениях».

В предписании на новый крейсерский поход нерешительность Безобразова была учтена, рекомендовалось дойти, правда, не до островов Баррен, как раньше, но до расположенных от них к югу на 60 миль островов Росс.

Все же и это означало требование выйти за пределы Корейского пролива, проникнуть за остров Квельпарт, что соответствовало удалению на юго-запад и запад от Цусимы миль на 250. Выход на пути интенсивных войсковых морских перевозок из Японии в Желтое море был бы, таким образом, обеспечен. Район плавания крейсеров позволял находиться на указанных путях в течение одних-двух суток.

Так же, как и в предыдущей операции, одновременно с крейсерами должны были выйти в поход и малые владивостокские миноносцы.

На этот раз вместо диверсии на восток в сторону о-ва Хоккайдо миноносцы (и транспорт «Лена») должны были нанести удар в районе Гензана. До подхода к последнему плавание миноносцев должно было совершаться совместно с крейсерами.[1]

---

[1] Можно полагать, что выбор порта Гензан как объекта для действий миноносцев вытекал не только из предположений о возможности использования этого порта японцами для дополнительного подвоза через него войск на материк. Он вытекал также и из возможности для Японии организации снабжения своих армий в Манчжурии через Северную Корею, используя направление Гензан-перевал Матеренг-Пеньянг с выходом у последнего на тракт Сеул-Пеньянг — к устью реки Ялу.

Что этому направлению командованием русской армией в Манчжурии придавалось некоторое значение, видно из следующего.

Командующий войсками Приамурского округа Линевич, впоследствии главнокомандующий Манчжурских армий, в конце мая 1904 г., составил план занятия пехотой Северной Кореи от русской границы до Гензана. Для действия по японским тылам предназначалось 14 сотен казаков, опиравшихся на пехоту. Ставка, однако, на выделение пехоты не согласилась. Было разрешено направить в Корею только указанную кавалерию с 6-ю конными орудиями.

19 июня для этой цели был сформирован Южно-Уссурийский отряд полковника Павлова (3 казачьих полка по 4 сотни и одна конная батарея в 6 орудий).

Летние непрерывные дожди сильно задерживали продвижение этого отряда, и только через месяц (23 июля) Павлов с двумя сотнями достиг Кенгшенга,

Выход крейсеров и миноносцев из Владивостока

После полудня 28 июня сначала «Лена» с 8 миноносцами, затем «Россия», «Громобой» и «Рюрик» направились через Амурский залив в море. Пройдя о-в Стенина, два миноносца («210» и «211»), имевшие наименьший запас угля, были взяты на буксир последними двумя крейсерами; остальные шли самостоятельно.

В ночь на 28 июня засвежело (до 4 баллов), миноносцы сильно зарывались, их гребные валы работали с большими перебоями.

Уже с вечера начались аварии (у миноносца «205» неисправность в рулевом приводе), а утром у обоих буксируемых миноносцев полопались буксиры, «211» сообщил о большом количестве воды в палубе. Между вынужденными остановками отряд все же шел 10-узловым ходом на юг.

Утром 29-го определились по мысу Болтина и в течение дня продолжали движение к югу, пересекая по хорде залив Браутона. Вечером «Рюрик» и «Громобой» отпустили свои миноносцы («210» и «211»), однако, произошла новая небольшая задержка из-за испортившегося рулевого привода «Громобоя».

Ночь была лунная. Вскоре после полуночи открылись южные берега залива Браутона.

В 2 часа 30 июня отряд находился в 21 миле по румбу 52° от мыса Кодрика (Анпен Куци). Миноносцы были направлены в Гензан, за ними пошел транспорт «Лена», а крейсеры остались крейсеровать к северу от указанной точки с расчетом не приближаться к архипелагу островов, расположенных перед входом в залив Юнг Хинг, ближе 20 миль.

К утру отряд все же приблизился к «Лене», державшейся перед входом в залив. К 10 часам подошли к ней и миноносцы, возвратившиеся из Гензана.

Из них «204» оказался с серьезными повреждениями руля.

Набег миноносцев на Гензан

Расставшись в 2 часа с отрядом крейсеров, миноносцы направились в бухту Гензан тремя группами: 1-я, состоявшая из трех миноносцев («203», «205» и 206»), пошла южным проходом между о-вом Никольского (о-в Ио) и мысом Муравьева, 2-я — тоже из трех миноносцев («201», «202» и «204») взяла курс через северный проход между мысом Дефоссе и прилежащими островами, 3-я — из двух миноносцев («210» и «211») пошла средним фарватером—между о-вом Никольского и о-вом Куприянова.

а 28 июля города Шьенгчжин (залив Плаксина). К Гензану русские казачьи части подошли лишь в первых числах августа, когда и была сделана попытка выйти на дорогу Гензан-Пеньянг.

Встретив, однако, здесь сопротивление и обнаружив, что в Гензан японцами подвезены подкрепления и что подходы к городу укреплены окопами, тянущимися от моря километров на пять в глубь суши, отряд Павлова после нерешительного боя отступил к Хамхынгу. Некоторую роль в этом бою сыграло использование японцами рыбачьих шаланд, с которых они подвергли интенсивному фланговому обстрелу одну из русских казачьих сотен, расположившуюся вблизи берега. («Русско-японская война» (сухоп.) т. IX, стр. 22—28).

При входе в бухту миноносец «204» коснулся пяткой руля подводного камня и, хотя вскоре сам сошел с него, руль оказался заклиненным в положении на борт, миноносец потерял возможность управляться.

Остальные миноносцы вошли на рейд Гензан в 5 ч. 30 м. утра. Не найдя там военных кораблей противника, они сожгли японскую парусную шхуну «Сейхо Мару» (112 тонн) и каботажный пароход «Коун Мару» (36 тонн), а обнаружив в городе воинские части, обстреляли в течение 20 минут некоторые здания. Было видно, как японские солдаты бежали в горы. Огнем миноносцев разрушен склад, окруженный стеной, разбиты баржи.

Несколько торговых судов под английским флагом и шхуну, принадлежавшую русской китобойной компании Кейзерлинга, командующий отрядом миноносцев (Раден) не подверг осмотру, а узнав об аварии миноносца «204», пошел к нему на помощь.

Пришлось буксировать миноносец к транспорту «Лена», которому и был поручен отвод аварийного корабля во Владивосток.

Буксировка его с рулем, положенным на борт, оказалась делом очень сложным. Взятый сначала для буксировки вдоль борта транспорта миноносец едва не перевернулся. Передали его на два кормовых буксира, выпустив за корму миноносца пловучий руль из парусины. Попытка сломать ему поврежденный руль при помощи горденей паровых лебедок «Лены» оказалась безуспешной. Провозившись безрезультатно до вечера, находясь все это время в десятимильном расстоянии от корейского берега, имея в виду увеличившуюся волну и вытекающий отсюда риск потерять остальные миноносцы, Раден решил потопить мешавший ему «204».

В 20 часов 30-го июня после снятия людей, артиллерии и прочих предметов вооружения, миноносец был взорван подрывным патроном. Дождавшись его гибели, миноносцы и «Лена» пошли обратно во Владивосток, куда и пришли 2 июля.

Набег миноносцев на Гензан не дал положительных результатов.

Хотя японский официальный исторический труд и признает, что обстрел миноносцами японского городка «нанес кое-какие повреждения», но происшедшая в итоге похода гибель миноносца «204» вряд ли может быть признана равноценной имевшему место воздействию на противника.

В полной мере отрицательным оказалось влияние захода в Гензан на дальнейший ход крейсерской операции.

Шум, наделанный в Гензане миноносцами, задержка всего отряда вследствие аварии с «204» и подход крейсеров слишком близко к берегу привел к обнаружению их японскими наблюдательными постами. Последствия этого будут видны дальше.

Действия миноносцев и транспорта «Лена» в Гензане и при возвращении оттуда во Владивосток были впоследствии подвергнуты штабом флота решительной критике.

Дальнейший путь отряда крейсеров к Корейскому проливу

В 10 часов 30 июня миноносцы возвратились из Гензана к отряду. Приказав транспорту «Лена» заняться аварийным миноносцем «204»,

Безобразов с отрядом отошел на северо-восток и в тот же день около 15 часов расстался с миноносцами. Незадолго до этого видимость несколько ухудшилась и берега скрылись из вида. В расчете на мглу, благодаря которой корабли с берегов обнаружены не будут, крейсерский отряд лег на курс, проложенный на 10 миль мористее мыса Дюрок (Суон Куци) так, чтобы крейсеры не увидели и с о-ва Дажеелет (Мацу сима).

Этот расчет, однако, оправдался не вполне. У мыса Дюрок видимость была настолько хороша, что в бинокль были ясно видны корейские деревни.

Скорость была увеличена до 16 узлов. Около 19 часов берега Кореи скрылись из вида.

После полуночи отряд прошел о-в Дажеелет, причем очертания его были хорошо видны, и затем лег курсом на о-в Окино сима (Коцу сима).

Нашедший утром 1 июля туман замедлил движение отряда. Выпустив на корму туманные буи, в течение трех часов корабли шли со скоростью 7 узлов. Около 9 часов туман рассеялся. Оказавшиеся несколько в стороне «Громобой» и «Рюрик» вновь соединились с «Россией». Отряд дал 15 узлов.

В 15 часов 1-го по носу открылся Окино сима и одновременно с этим радиоприемники крейсеров начали принимать чью-то сигнализацию.

Считая, что это радиограммы японцев, корабли в течение двух часов перебивали их длинной искрой. Как будет видно ниже, крейсеры этим помогли обнаружению себя противником.

Идя восточным Корейским проливом, отряд приближался к тем местам, где 16 дней назад он атаковал японские транспорты; около 17 часов открылся о-в Ики сима.

В 18 ч. 20 м. уже на видимости южной оконечности острова Цусима были обнаружены справа по носу сначала один, два, а затем девять дымов, быстро приближавшихся навстречу.

За дальностью расстояния и вследствие того, что неприятельские корабли проектировались во мгле на фоне уже довольно низкого солнца, трудно было разобрать сразу их силуэты. Однако, вскоре с несомненностью были распознаны броненосные крейсеры эскадры Камимура «Идзумо», «Ивате», «Адзумо» и один типа «Токива». Некоторые наблюдатели на «России» утверждали, что среди кораблей противника были и броненосцы, но это не подтвердилось.

Учитывая, что кроме превосходства сил в отношении числа кораблей и их артиллерийского вооружения у японцев имеется преимущество в виде близких пунктов базирования, тогда как русские крейсеры отошли от Владивостока почти на 600 миль, считаясь с тем, что наступает вечер и ночью противник может с успехом использовать свои миноносцы, адмирал Безобразов решил уклониться от боя.

В 18 ч. 35 м. крейсерский отряд повернул последовательно на обратный курс, стремясь одновременно увеличить скорость до полного.

Неприятель, таким образом, оказался на левой раковине русских крейсеров.

Расстояние до него в это время по русским данным было между 80 и 100 каб. и при этом «медленно, почти незаметно уменьшалось».[1]

В японских источниках[2] отмечается, что в момент открытия русских крейсеров японцами расстояние между противниками было около 120 каб., но к 20 часам им удалось сблизиться с русскими до дистанции 80—70 и даже до 66 кабельтовых.

Почти немедленно вслед за поворотом русских неприятель открыл огонь. Так как дистанция между противниками в это время была значительно больше дальности самых крупных орудий японских крейсеров, то факт открытия огня японцами вызвал некоторое недоумение. Японский источник объясняет этот поступок тем, что Камимура решил таким способом сигнализировать прочим японским кораблям, находившимся в районе о-ва Цусима, что русская эскадра идет на юг».[3]

После того как противник открыл огонь, русские крейсеры построились в строй уступа, чтобы дать возможность всем трем использовать свою кормовую артиллерию. Однако, дистанции продолжали быть слишком большими для открытия огня.

Около 20 часов зашло солнце и в наступившей темноте с левого крамбола на расстоянии 20 каб. были обнаружены неприятельские миноносцы. Освещая противника прожекторами, русские корабли открыли интенсивный артиллерийский огонь, продолжавшийся 11 минут.

В донесении адмирала Безобразова (от 21 июня ст. ст. 1904 г.) на имя командующего флотом Скрыдлова, равно как и в других русских источниках,[4] отмечается, что японские миноносцы атаковали русские крейсеры двумя отрядами. Из них первый, по русским данным, численностью в 8 кораблей,[5] прошел контркурсом с левого борта, второй же (в 3 миноносца) появился с правой стороны по носу флагманского крейсера, но, благодаря строю уступа русских, попал под носовой огонь всех трех кораблей, отказался от прорезания строя и также разошелся с отрядом левыми бортами. Для русских осталось невыясненным, были ли по ним выпущены противником торпеды, но отмечается, что миноносцы обстреляли крейсеры своей артиллерией, в результате чего на «России» оказался перебитым один из тросов корабельного такелажа (левый фока-брас).

Донесение Безобразова и записи некоторых участников утверждают, что два японских миноносца были утоплены. Это, однако, расходится с японским источником и данными другого участника с «России».[6]

Через некоторое время, после того как миноносцы скрылись в направлении преследовавшей русских японской эскадры, на ней за-

---

[1] Исторический журнал крейсера «Россия».

[2] «Описание военных действий на море в 37-38 гг. Мейдзи», т. 3, стр. 44.

[3] Русские источники отмечают, что неприятельские снаряды ложились с большими недолетами.

[4] Исторический журнал «России»; брошюра С. К.—«На крейсере «Россия».

[5] Общее число атаковавших миноносцев, по японским данным,—8 (в каждом отряде по 4).

[6] Этот последний в записи, произведенной 3 июля 1904 г., отмечает: «Многие уверяют, что два или, по крайней мере, один уничтожен, ибо видели большой столб дыма, пара и пламени; я сам видел эти два столба, но не скажу с уверенностью, что они обязательно должны были вести к гибели миноносцев».

блестели вспышки выстрелов, забегали лучи прожекторов и послышалась частая стрельба. Затем последовало несколько световых сигналов и освещение прожекторами прекратилось. Прекратилась и стрельба.

Японский историк совершенно обошел молчанием этот любопытный факт. Объяснить его иначе, чем обстрелом собственных, приближавшихся к японской эскадре, миноносцев нельзя.

Не исключается возможность, что японцы, зная о появлении вместе с крейсерами в Гензане русских миноносцев, ожидали прихода их и в Корейский пролив.[1]

Сменившая жаркий и тихий день душная, ясная лунная ночь была проведена на русских крейсерах тревожно. Полной уверенности в том, что отряду удалось оторваться от противника не было, поскольку скорость крейсеров Камимуры превосходила на 2-3 узла скорость русских.

Слабое в составе крейсерского отряда звено «Рюрик» не мог дать более 17 узлов хода. Уже с 19 часов пришлось уменьшить ход до этой скорости, а к полуночи снизить ее до 13 узлов. В полночь отряд отошел от северных бухт острова Цусимы только на расстояние не более 50—60 миль, т. е. на трехчасовой переход японских миноносцев. Ожидали дальнейших атак, внимательно вглядываясь в ту часть горизонта, где скрылись крейсеры Камимуры.

Но ничего видно не было. Собиралась гроза. В 3 часа 2-го пошел дождь, значительно сократиший дальность видимости. Оставшиеся до рассвета часы прошли более спокойно.

Утром неприятеля не обнаружили. Вскоре в открывшемся на горизонте дыме был распознан большой грузовой пароход (английский «Чельтенхэм»), который был затем захвачен в качестве приза.

Вернемся, теперь к действиям японских крейсеров и миноносцев.

Положение и развертывание японцев

В составе японских сил в эти дни в Корейском проливе, кроме четырех броненосных крейсеров Камимуры, находились четыре быстроходных легких крейсера («Ниитака», «Цусима», «Нанива» и «Такачихо»), малый крейсер (авизо) «Чихайя» и вспомогательный «Кассуга Мару».

Кроме того, в этом же районе находилось 10 миноносцев по 152 тонны со скоростью в 29 узлов (19-й отряд: «Камоме», «Одори», 15-й отряд: «Хибари», «Саги», «Хаситака», «Удзура» и 9-й отряд: «Хато», «Кари», «Цубаме», «Аотака») и 8 миноносцев по 82 тонны со

---

[1] Этому могло также содействовать сообщение, приводимое японским историком, полученное адмиралом Камимура от вице-адмирала Иджуина за несколько часов до встречи с русскими, о том, что в составе русских судов, уходивших от Гензана, один из кораблей сверх восьми миноносцев походил на истребитель (эскадренный миноносец). Причиной такой ошибки мог быть трехтрубный транспорт «Лена», или будто бы осуществленная русскими миноносцами перед входом в Гензан маскировка. В приведенной в историческом журнале «России» выдержке из дневника боцмана этого крейсера говорится: «На миноносцах поставили фальшивые трубы; после чего они стали изображать из себя контр-миноносцы». Факт маскировки не нашел, однако, отражения в других русских материалах.

скоростью 24 узла (17-й отряд: «31», «32», «33», «34» и 18-й отряд «35», «36», «60» и «61»). Всего 18 миноносцев.[1]

Утром 30 июня, находясь со 2-м боевым отрядом (4 броненосных крейсера) в бухте Озаки, Камимура получил телеграмму из Токио о том, что в 5 ч. 50 м. в Гензан вошли русские миноносцы, а три больших крейсера держатся перед Гензаном.

Кроме находившегося в 5 милях от броненосных крейсеров в бухте Такесики авизо «Чихайя» и вспомогательного крейсера «Кассуга Мару» (в Озаки), японский адмирал в момент получения телеграммы не имел вблизи себя легких кораблей. Три легких крейсера («Такачихо», «Цусима» и «Ниитака») несли сторожевую службу. Возвратились в бухту Озаки с ночных сторожевых постов пять отрядов миноносцев. Крейсер «Нанива» с миноносцем «Камоме» конвоировал от восточного побережья Кореи в Фузан зафрахтованный морским ведомством транспорт «Сейриу Мару».

Опасаясь за судьбу конвоя (и храня очевидно в памяти потопление в апреле «Кинсю Мару»), уже в 8 ч. 30 м. Камимура со 2-м боевым отрядом вышел из Озаки в западный проход Корейского пролива и направился на север к бухте Унковского (Еон Еру) для того, чтобы прикрыть «Сейриу Мару».

Двум отрядам миноносцев (9-му и 15-му) было приказано спешно принять запасы и до наступления ночи присоединиться к крейсерам Камимуры вблизи бухты Унковского. Аналогичное же приказание было передано крейсерам «Такачихо» и «Цусима», а также и «Чихайя» после того, как он выполнит поручение возвратить немедленно «Сейриу Мару».

К 19 часам 2-й боевой отряд с двумя миноносцами пришел на рандеву, но так как погода ухудшилась и близок был заход солнца, а остальные миноносцы все не подходили, Камимура отослал «Аотака» и «Кари» в Окочи (бухта Оура на северо-западной оконечности о-ва Цусима), где они должны были ожидать приказаний.

В то же время сам адмирал со своими крейсерами повернул на юг и в течение ночи на 1 июля шел по направлению к о-ву Окино сима.

В это время русские крейсеры, пройдя после полуночи мимо о-ва Дажеелет, находились, таким образом, в 120—130 милях севернее японского отряда. Оба противника шли в южном направлении.

Утром к Камимуре подошли «Нанива» и «Ниитака». В 7 часов 1 июля вся японская эскадра повернула на север, видимо поджидая русских, а быть может ради того, чтобы собрать все свои силы. Во время четырехчасового (с 7 до 11 часов утра) движения на север к эскадре присоединился крейсер «Цусима» с двумя миноносцами («Хибари» и «Саги»). Третий миноносец, шедший ночью вместе с ними, в тумане оторвался. К этому времени опасения за транспорт

---

[1] В русском издании официального японского исторического труда в связи с данной операцией упоминается также об 11 отряде миноносцев, однако, о действиях отдельных миноносцев сверх упомянутых 18 ничего не говорится. Вообще же в 11 отряде миноносцев состояли четыре корабля «72», «73», «74», «75» по 85 тонн и 23,5 узла скоростью. Если ссылка на этот отряд не является ошибочной, то число японских миноносцев в Корейском проливе достигало 22.

«Сейриу Мару» отпали, так как стало известно, что приказание ему передано.[1]

15-й отряд был отправлен в Окочи, 9-й — в Озаки. В 11 часов японская эскадра повернула на юго-запад в западный проход Корейского пролива, следуя 10-узловым ходом.

После полудня адмирал Камимура получил дополнительные сведения из Такесики, что русские корабли из Гензана «повидимому ушли на север» и что конвоировавший транспорт миноносец «Камоме» возвратился в Озаки. Это быть может способствовало решению японского командующего итти на юг (а оттуда в Озаки), чтобы подготовиться к дальнейшим действиям.

Начиная с 18 часов, радиоприемники крейсера «Идзумо» начали обнаруживать помеху приема радиограммы, передававшейся с «Нанива». Через 20 минут были обнаружены дымы русских крейсеров, а затем произошли те события (встреча с владивостокским отрядом), которые уже описаны выше.

Адмирал Камимура повернул со своей эскадрой за русскими, располагая курсы так, чтобы, прижимая противника к о-ву Окино сима, как указано в японском источнике, «преградить ему путь».

Вблизи этого острова должны были занять позиции миноносцы 17-го и 18-го отрядов. Оба они утром этого дня возвратились со своих сторожевых постов (17-й — в залив Миура ван, 18-й — в пролив Кусухо), но днем вследствие получения японским адмиралом известий о появлении русских у Гензана вновь были высланы им в море.

17-й отряд пошел на западную сторону Окино сима, 18-й — по восточную.

Первый из них вышел из залива Миура в 18 ч. 20 м. Через полтора часа, увидев на юг от себя дым, он повернул на него и прибавил ход. Через 30 минут отряд установил, что это идет Владивостокская эскадра.

Расстояние до нее было в это время 22—27 каб. Миноносцы шли в строе кильватера в следующем порядке: «34», «31», «32» и «33».

«Неприятель, повидимому, тоже увидел миноносцы, начал светить всеми прожекторами и открыл сильный огонь с левого борта» и «так как еще было достаточно светло и момент для атаки не настал, то, ожидая полного захода солнца», командир 17-го отряда, судя по японскому источнику, «временно изменил курс с веста на вест-зюйд-вест» — иначе говоря, взял направление на отход от русского отряда.

Только в 21 ч. 08 м., решив итти в атаку, он повернул в северо-восточном направлении.

---

[1] В японском источнике есть противоречие. С одной стороны, крейсер «Нанива» показан в качестве конвоира транспорта «Сейриу Мару», с другой — передача «приказания» этому последнему сделано не через конвоирующего «Нанива», а через авизо «Чихайя». Не вытекает ли отсюда, что транспорт шел без конвоира? В главе японского источника, описывающей этот третий уже случай, когда японцы упустили русские крейсеры, много шероховатостей и неясностей, вытекающих из несомненной трудности оправдать всякий свой неуспех «объективными причинами», сохраняя при этом позу беспристрастного историка.

Но неприятель около 20 ч. 40 м. «погасил прожекторы и теперь было трудно найти его место».

Около 22 ч. отряд, находясь от о-ва Окино сима на вест в 15 милях, при взошедшей луне обнаружил, что неприятеля нет и продолжал поиски его в пределах восточного прохода Корейского пролива.

Русские крейсеры, обнаруженные этим японским отрядом в то время, когда он находился в пределах их носовых курсовых углов, т. е. в позиции, весьма благоприятной для атаки, вовсе атакованы не были.

18-й отряд японских миноносцев вышел из Кусухо за полчаса до того, как 17-й покинул залив Миура, и на пути к своему месту в дозоре, находясь в 18 милях к весту[1] от Окино сима, около 20 часов увидел на зюйд вдалеке от себя три дыма, повернул на них, «держа их слева на один румб по носу».

Когда владивостокские крейсеры находились от него на 45° слева по носу в расстоянии около 16 каб., командир отряда решил атаковать русских. Однако в 20 часов (по владивостокскому времени), имея головной крейсер на левом траверзе, в расстоянии около 10 - 11 каб., японский отряд «попал под огонь со всех судов неприятеля и был освещен прожекторами, вследствие чего принужден был несколько отойти и, обогнув затем полным ходом с кормы концевой неприятельский крейсер «Рюрик», пошел за ним в погоню, ожидая удобного момента атаковать его.[2]

Однако, русские закрыли прожекторы, прекратили стрельбу и вскоре исчезли из вида.

Один из миноносцев отряда «36» все же продолжал следовать за крейсерами, сблизившись с концевым на расстояние менее 10 - 11 каб. «Но из-за большой волны не мог держать требуемой скорости и постепенно отставал».

Все-таки ему удалось уцепиться за крейсеры и будто бы только около 23 часов он окончательно потерял их из вида, находясь в это время в 26 милях на норд-ост от о-ва Окино сима.

Остальные миноносцы 18-го отряда («35», «60» и «61») прекратили погоню много раньше. Из них «61» одно время настолько сблизился с концевым крейсером «Рюрик», что выпустил торпеду, «но за дальностью расстояния не попал».

Таким образом, действия обоих японских отрядов (17-го и 18-го) были неуспешны, и только миноносец «61», повидимому, вдогонку выпустил торпеду по «Рюрику».

Несмотря на попытки японского историка оправдать «объективными» обстоятельствами явную безуспешность атаки этих двух отрядов японских миноносцев (для чего в своем описании он не побоялся ряда противоречий), полная неудача их действий устанавливается следующими фактами:

Действительно: 17-й отряд, судя по описанию, в 20 ч. 13 м. (владивостокское время) отказался от атаки потому, что было еще

[1] В русском издании японского источника сказано «на ост», что очевидно, неверно, так как русские крейсеры к осту от о-ва Окино сима не проходили.

[2] «Описание военных действий на море в 37—38 гг. Мейдзи», т. 3, стр. 47.

светло, 18-й же, находясь от русских крейсеров гораздо ближе, чем первый, в то же время нашел возможным атаковать противника.

17-й отряд, попав под обстрел русских, отложил на целый час атаку, отошел на вест и, только дав противнику возможность разойтись с ним миль на 20—30, повернул за ним с целью атаки.

18-й отряд действовал более решительно, но все-таки не атаковал русских с их носовых курсовых углов, а пропустив крейсера (в то время, когда они открыли артиллерийский огонь) мимо себя на север, пошел за ним вдогонку.

«Объективные» обстоятельства—большая волна не позволила ему держать требуемой скорости. В русских документах отмечается, что погода была «чудесная», «ужасно жаркая». Большой волны, очевидно, не было, хотя нужно признать, что для малых номерных миноносцев уже состояние моря в 4 балла могло оказывать помеху. Тем более, казалось бы, неудачны были решения обоих командиров миноносцев отрядов—итти в атаку вдогонку, а не встречными курсами.

Из русских источников следует, что при отражении атаки было несколько попаданий в миноносцы противника.[1] Японские источники об этом умалчивают.

Заслуживают внимания следующие обстоятельства действия японских миноносцев:

1) Как отмечалось, в эти дни в Корейском проливе в общей сложности находилось пять легких крейсеров и восемнадцать, а может быть двадцать два миноносца. Из них приняли непосредственное участие в погоне за русскими крейсерами лишь восемь, а выпустил торпеду (и то безрезультатно) лишь один.

Учитывая, что до момента появления русских в проливе японский командующий три раза получал извещения о действиях русских в Гензане, и принял ряд мер на случай появления Владивостокского отряда у Цусимы—незначительность полезной для японцев отдачи от использования двух десятков миноносцев заслуживает особого внимания.

Что делали во время атаки остальные, значительно более быстроходные миноносцы? Об этом японская история говорит очень глухо.

Однако, отмечается, что в момент, когда русские крейсеры, обнаружив японские броненосные крейсеры, легли на обратный курс, все миноносцы (за исключением трех) уже приняли уголь и воду и шли по своим сторожевым районам, следовательно, были боеспособны. Говорится также, что один из миноносцев—«Камоме»—был найден крейсером «Цусима» в заливе Огучи. «Кари» к вечеру ушел в южную часть Восточного прохода (между Цусимой и о-вом Ики сима).

Не обошлось без ложных известий. Так, «Камоме», узнав о нахождении неприятеля «близ острова Ики», в то время когда 17-й и 18-й отряды пробовали атаковать русские крейсеры в северной части пролива, пошел также на юг. «Аотака» также бродил где-то у о-ва Ики сима.

---

[1] Донесение Безобразова Скрыдлову от 21 июня 1904 г. (ст. ст.) говорит о потоплении двух японских миноносцев. Факт этот не может считаться достоверным, но отказ 17-го отряда от атаки русских на целый час может быть и объясняется попаданием русских снарядов в миноносцы.

О действиях остальных миноносцев «история умалчивает».

2) Заслуживает также внимания то, что некоторые из атаковавших миноносцев использовали для базирования до и после атаки, кроме залива Миура ван, еще и проток у Кусухо. Этот узкий пролив, разрезающий восточную часть о-ва Цусима (схема 7) на две части (северный—о. Камино сима и южный—Симоно сима), уже в то время, видимо, оказался доступным для сквозного прохода номерных миноносцев. В японском труде (стр. 48) отмечается, что миноносец № 60, возвратившийся после атаки русских крейсеров, «пошел в Кусухо и затем перешел в Такесики».[1] Составители английской лоции, даже в 1913 году, продолжали утверждать, что пролив Кусухо имеет во входе глубину 4 фута в высокую воду. По данным же справочника Брассей и других осадка японских номерных миноносцев того времени была 6 и более футов.

Вполне уместно предположить, что действительная глубина этого важного для целей японского дозора в Цусимском проливе проливчика не опубликовывается.

Последующие действия адмирала Камимуры

Выше уже отмечалось, что вскоре после отражения русскими крейсерами атаки японских миноносцев, крейсеры Камимуры сами открывали прожекторы и в течение некоторого времени вели, повидимому, по своим собственным миноносцам интенсивный артиллерийский огонь.

Погоня за русским отрядом продолжалась со стороны японской эскадры до 22 ч. 15 м. Дойдя к этому времени почти до параллели северной оконечности острова Цусима, Камимура лег на обратный курс.

Во время погони японские крейсеры по какой-то причине или не развили полного хода, или были задержаны каким-то обстоятельством в пути.

Судя по прокладке пути японской эскадры, изображенной в т. 3 «Мейдзи», японские крейсеры шли: 1) с момента поворота за русскими до 20 часов, т. е. до атаки миноносцев, со средней скоростью 15 — 16 узлов, 2) с 20 часов до 21 часа имели среднюю скорость в 14 узлов и, наконец, 3) с 21 часа до момента отказа от погони за Владивостокским отрядом — 18,5 узла.

Недостаточная скорость в первый из трех указанных промежутков можно объяснить еще не полностью разведенными парами (до обнаружения русских Камимура шел 10-узловым ходом). 18,5 узлов последнего периода более или менее близки к возможной максимальной скорости японской эскадры. Но 14 узлов второго периода могут только быть объяснены двумя моментами. Это, во-первых, намерением не помешать своим миноносцам произвести атаку на русские крейсеры, идущие в 10-мильном расстоянии впереди японской эскадры, или, во-вторых, инцидентом (обстрелом) со встречей своих, отходящих после атаки миноносцев.

---

[1] Пролив Кусухо соединяет воды, омывающие восточный берег Цусимы с внутренним водным районом, который занимает б. Такесики.

Отказ от дальнейшей (после 22-х часов) погони за русскими мог быть следствием малого продвижения вперед во второй ее период, утерей «следа» русских из-за темноты и опасением ночной попытки русских крейсеров прорваться на юг и в Желтое море восточным, а может быть и западным проходом.

Чтобы не допустить возможного прорыва владивостокских крейсеров сквозь Корейский пролив, Камимура к утру следующего дня (2 июля) появляется в южной части западного прохода и в течение последующих дней 3 и 4 июля крейсерует южнее Цусимы между о-вом Ики сима на востоке и в сторону о-ва Квельпарт на западе.[1]

Только 4 июля к полдню он возвращается в свою маневренную базу на острове Цусима — бухту Озаки.

Возвращение Владивостокского отряда. Захват английского парохода «Чельтенхэм»

Уже отмечалось, что утро 2 июля принесло Владивостокскому отряду встречу (в широте 36°35'N и долготе 131°30'O) с английским пароходом «Чельтенхэм». Он шел, как выяснилось, из японского порта Отару (о. Хоккайдо) с грузом леса в Фузан. Груз, предназначенный для постройки японской Фузан—Сеул—Чемульпинской железной дороги, состоял из различных деревянных брусьев, шпал и мостовых перекладин.

Осмотр, а после него и захват парохода был поручен «Громобою». Посланная с него призовая партия сравнительно быстро справилась со своим делом, и пароход был направлен во Владивосток.

Дальнейшее плавание отряда до Владивостока, после уточнения своего места по пеленгам острова Дажеелет, происходило безо всяких инцидентов.

В 16 часов 3 июля крейсеры, войдя через Амурский залив, стали на бочках в Золотом Роге.

На следующий день пришел во Владивосток и «Чельтенхэм».

Штаб Скрыдлова подверг решительной критике действия командующего отрядом миноносцев Радена.

В замечаниях штаба было высказано, что миноносцы не должны были оставлять без внимания обнаруженных в Гензане шхуну русского предпринимателя Кейзерлинга и других судов, находившихся там и поднявших английские флаги.

От норвежского капитана русской шхуны, находившейся в Гензане продолжительное время, можно было собрать существенные разведывательные данные. Следовало, не ограничиваясь одной лишь собственно гензанской бухтой, произвести осмотр и других близлежащих бухт. На обратном пути к Владивостоку миноносцы должны были просмотреть все бухты корейского побережья — между Гензаном и Владивостоком (в этом отношении Раден вовсе не выполнил данной ему инструкции).

Особенно неверным было признано решение потопить миноносец «204».

---

[1] Остальные японские корабли, предназначенные для охраны Корейского пролива, находились в эти дни на своих постах по сторожевым районам.

«Ведь миноносец не имел течи», — писалось в разборе действий Радена штабом флота, — «у него была в полной исправности машина, винты не были повреждены, а был только свернут руль. Прежде всего, его можно было буксировать: или с правого борта «Лены» (руль был свернут вправо) на одном носовом буксире или, приладивши с левой стороны миноносца что-нибудь, что давало бы в воде сопротивление, равное по площади свернутому рулю, либо на буксир поврежденного миноносца поставить другой миноносец и т. п.

Наконец, руль можно было снять за такой большой промежуток времени и, если уже было решено потопить миноносец взрывом подрывных патронов, можно было первый патрон взорвать у руля и, весьма вероятно, руль был бы оторван, а у миноносца было бы повреждено лишь кормовое отделение, с каковым повреждением его весьма вероятно можно было бы привести во Владивосток».

ГЛАВА Х

КРЕЙСЕРСТВО НА ОКЕАНСКИХ КОММУНИКАЦИЯХ ЯПОНИИ В ИЮЛЕ 1904 г.

(Схемы 9, 10, 11 и 16)

Июльское крейсерство владивостокских крейсеров — это единственная операция отряда, проведенная за пределами Японского моря — в водах Тихого океана, на океанских сообщениях Японии, на путях, которыми шло питание страны и ведущейся ею войны необходимым сырьем, полуфабрикатами и готовыми изделиями европейского, американского и австралийского происхождения.

Эта операция потребовала прохода русских крейсеров («Россия», «Громобой» и «Рюрик») через Цугарский пролив, который был кратчайшим путем для выхода в открытые океанские пространства.

С 4 июля началась погрузка угля, которая продолжалась до 11 июля. Одновременно производился очередной ремонт механизмов. Сверх табели комплектации на крейсеры были приняты третьи смены машинной и кочегарной команд. Дополнительное комплектование было вызвано опытом предыдущего похода, когда во время встречи с эскадрой Камимуры, при уходе полным ходом от ее погони, боевой вахте машинной команды пришлось, простояв по боевой тревоге 3 ч. 30 м. у механизмов, после двухчасового отдыха вновь вступать на ночную четырехчасовую вахту. Переутомлением людей в машине и кочегарке и объяснялось несоответствие оборотов машины числу котлов под парами. Пар в котлах держали плохо (что отчасти, могло быть приписано неудовлетворительному качеству угля).[1]

За недостатком в Сибирском экипаже достаточного количества машинистов и кочегаров на корабли приходилось брать неспециалистов, из служивших ранее на коммерческих пароходах машинистами или кочегарами.

Впервые на поход приняли ракеты, употребляемые крепостной артиллерией для освещения цели при ночной стрельбе.

17 июля неожиданно для личного состава крейсеров пришло приказание приготовиться к выходу, и в 17 ч. 40 м. все три крейсера вышли в море. В Амурский залив вышел с крейсерами и транспорт «Лена», но затем возвращен обратно во Владивосток.

Цели и задачи похода. Выбор направления крейсерства именно в Тихий океан был сделан не сразу.

---

[1] Исторический журнал крейсера «Россия» за 1904 г.

Через два дня после возвращения крейсеров из последнего похода наместник телеграфно сообщил командующему флотом Скрыдлову соображения царя о желательности операций по перерыву телеграфных сообщений Японии с материком, путем перерезки подводных кабелей.

Ответ Скрыдлова не был благоприятен. Он находил, что операция эта будет вряд ли успешна, что риск для крейсеров будет очень велик, так как кабели проходят «в сфере господства японского флота». Кроме того, при существовании беспроволочного телеграфа, перерыв кабелей не прекратит сообщений Японии с материком и другими странами. Одновременно он сообщил, что крейсеры будут готовы 12—14 июля и что «Рюрик» предположено послать отдельно в операцию против рыболовных промыслов Японии. В результате повреждение кабелей в качестве главной задачи предстоящего крейсерства было наместником снято.

11-12 июля прошло в дальнейшем обмене телеграммами между Владивостоком и Мукденом.

Стремление Скрыдлова поставить по времени предстоящую операцию крейсеров в связь с выходом в море Порт-Артурской эскадры не увенчалось успехом.

Алексеев отвечал, что Артурская эскадра в ближайшие дни, повидимому, не выйдет, а 13 июля телеграфно рекомендовал появление крейсеров у восточных берегов Японии, мотивируя полезность этого «замеченной переменой в направлении движения транспортов».

15 июля Скрыдлов донес о готовности крейсеров к походу в Тихий океан, но предупредил о сопряженном с ним риске потери части кораблей, поскольку поставленная задача требовала двухкратного форсирования прохода в океан.[1]

Однако, получив 17 июля от наместника право полного усмотрения в выборе плана крейсерства, Скрыдлов в тот же день дал начальнику отряда крейсеров Иессену предписание[2] о походе, содержавшее следующие главные моменты:

«Чрезвычайное напряжение сил воюющих сторон, ожидание генерального сражения главных армий и штурма Порт-Артура требует крайнего напряжения деятельности и морских сил».

«Невозможность получать известия о намерениях Порт-Артурской эскадры препятствует совместным с ней действиям Владивостокского отряда крейсеров, почему считаю своевременным... дать ему самостоятельное назначение...»

«2. Действия наших крейсеров в Японском море вынудили Японию перевозку войск и грузов перенести из этого моря в океан, куда поэтому, как за главным предметом крейсерства, должна быть перенесена и деятельность... крейсеров».

«3. Для исполнения вышеизложенного... имеете выйти в море... для действий на сообщениях восточных портов с Америкой и Желтым морем».

---

[1] Телеграммы Скрыдлова от 15 и 16 июня 1904 г. Дело ЛОЦИА № 18.

[2] Предписание начальнику отряда 17 июля 1904 г. за № 807. Тоже дело.

«4. Предметом нападения... должны в особенности служить транспорты с войсками и воинскими грузами, а также другие суда неприятеля и нейтральные, провозящие контрабанду».

«5. Действовать... совместно, что не исключает случаев... непродолжительного разделения для охвата наибольшего пространства океана».

«6. Присутствие отряда у восточных берегов Японии должно оставаться незамеченным возможно более продолжительное время, почему Вы должны не подходить к берегам, чтобы не быть... замеченными».

«7. Потерю судов... от взрыва о неприятельские мины заграждения, кроме каких-либо совершенно непредвиденных случаев, считаю неоправдываемой никакой необходимостью; но предвидя возможность повреждений или даже потери судов в бою... считаю ее оправдываемой, если бой велся при выгодных условиях...»

«10. Очень большой запас угля и прекрасная мореходность составляют исключительные преимущества наших крейсеров, для приобретения которых были сделаны значительные уступки»... «продолжительность плавания и мореходность должны быть использованы в возможно большей мере»...

Итак, главным предметом нападения русских крейсеров должны были служить:

1) транспорты с войсками и воинскими грузами и

2) другие суда неприятеля и нейтральные перевозящие контрабанду.

В главе восьмой были приведены данные о ходе японских войсковых перевозок до середины июня.

Последней из упомянутых там дивизий значилась 6-я с о-ва Кю-Сю.

К началу июльского крейсерства на японских островах фактически оставались три первоочередных японских дивизии:

1) 9-я из Каназавы,

2) 8-я из Хиросаки и

3) 7-я из Саппоро на о-ве Хоккайдо.

Если бы у русского командования в то время было бы ясное представление о составе японских армий, уже находящихся на материке, то оно могло бы сделать следующие выводы.

Из трех дивизий, оставшихся еще в пределах Японии, ожидать перевозку Каназавской дивизии по Тихому океану не приходилось. Ее естественный путь был через Внутреннее море или прямо по Японскому морю.[1]

Обе северных дивизии—Хиросакскую и Саппорскую (Хоккайдскую)—можно было перевозить, как мы видели выше, либо по Японскому морю, либо по Тихому океану, наконец, по железным дорогам до портов Внутреннего моря, а далее обычным путем.

Следовательно, ожидание встречи крейсерами в Тихом океане войсковых японских транспортов не было необоснованным, хотя

---

[1] Дивизия из Каназавы были высажена в Манчжурии в середине июля 1904 г.

фактически, как теперь известно, обе северных японских дивизии были перевезены на материк значительно позже. 7-я дивизия (с Хоккайдо) была высажена в Манчжурии в октябре, указания же об участии 8-й (Хиросакской) дивизии в боях с русскими относится к периоду Мукденской операции, т. е. к февралю 1905 г.

Было бы, конечно, совсем неправильно делать отсюда вывод, что между указанными сроками не было никаких войсковых перевозок на материк. Наоборот, перевозились резервные бригады, пополнения действующих дивизий и т. д.

Военно-транспортные перевозки продолжались все время.

Однако, перевозки целых первоочередных дивизий ко времени июльского крейсерства были временно закончены.

В качестве второго объекта нападения крейсеров — в предписании Скрыдлова значились «другие суда неприятеля и нейтральные, перевозящие контрабанду».

Каковы были конкретные возможности в этом направлении?

Выше в таблице 9 (см. гл. I) приводились сведения о размерах японского (и прочих флагов) внешнего судоходства по портам Японии за последний предвоенный 1903 год.

Из этой таблицы выберем цифры для тех портов, судоходство через которые могло оказаться в предстоящем крейсерстве под контролем русских крейсеров.

Ограничимся только теми портами Японии, которые лежат в пределах от Токийского залива (включительно) до Осака и Кобе (включительно):

ТАБЛИЦА 13

Интенсивность внешнего судоходства на путях района Иокогама — Кобе в 1903 г.

В 1903 году пришло в:	Японских		Иностранных	
	паровых	парусных	паровых	парусных
Иокогаму	285	57	638	2
Иоккаици	25	—	12	3
Такетойо	13	1	7	—
Осака	198	—	9	1
Кобе	884	6	905	12
	1405	64	1571	18
Всего паровых и парусных	1469		1589	
Общая сумма	3058 судов			

Однако, так как Кобе и Осака расположены внутри Внутреннего моря, то, по крайней мере, 50% их судооборота с западными

портами и с портами южных направлений (Европа и юго-восточная Азия), в частности все то, что проходило через Симоносекский пролив, следует считать находившимися вне возможного контроля русских крейсеров во время их пребывания в Тихом океане. Следовательно, цифры для этих двух портов надо уменьшить вдвое. Это приводит к уменьшению окончательного итога на

$$\frac{198+9+1}{2}+\frac{884+6+905+12}{2}=$$

$=1007$ судов, т. е. вместо 3058 вошедших судов мы получим 2051 судно.

Но приблизительно столько же судов в тот же срок должно было и выйти из этих портов.

Следовательно, 2051 надо удвоить. Получаем 4102 судна в год, а деленное на число суток в году $\frac{4102}{365}=11{,}2$ судна заграничного плавания входило и выходило из упомянутых пяти портов в среднем в сутки.

Если к этому условно добавить еще около 50% судоходства в главные порты Внутреннего моря—Модзи и Симоносеки, которое могло направляться в эти порты, или выходить из них не через Симоносекский пролив, а через восточный вход Внутреннего моря без захода в Кобе, Осаку и Иокогаму, то полученный итог 11,2 судна придется увеличить на 9-10 судов в сутки.

Таким образом, 20-21 судно из числа участвовавших во внешнем товарообмене Японии могли в течение каждых целых суток подпасть под контроль русских крейсеров.

Но для этого требовалась одновременность его над всеми входными и выходными фарватерами в указанные порты на протяжении около 250 миль, считая от полуострова Босо, ограничивающего с востока Токийский залив, до полуострова Кии, отделяющего тоже с востока Внутреннее море Японии.

Учтя далее, что в ночное время встреча с пароходами уменьшается до минимума, мы можем без особой ошибки, считая продолжительность светлого времени в июле в этих широтах за $^2/_3$ части суток, соответственно уменьшить эти цифры:

$$\frac{21\cdot 2}{3}=14 \text{ судов в светлое время суток.}$$

Так или иначе, здесь в океане возможность встречи с торговыми судами противника и нейтральными торгующими с ним была несравненно более реальной по сравнению с любым участком побережья Японии в Японском море.[1]

[1] Приведя здесь расчет возможного числа встреч крейсеров с судами участниками во внешнем товарообмене с Японией, мы должны отметить, что он несколько расходится с расчетом, приведенным в журнале «Морской Сборник» № 4, за 1937 г. Это объясняется тем, что во время написания статьи (в начале 1937 г.) автор не располагал непосредственными цифрами числа судов, вошедших и вышедших из японских портов, а принужден был исходить из общих суммарных данных: 1) внешнего судооборота всех японских портов и 2) распределенных по портам цифр товарообмена Японии в денежном их выражении. Расчет, сделанный сейчас, более конкретен, хотя и в него, как это отмечено в тексте, введен ряд условных допущений.

Имея в виду, что во всем этом расчете вовсе отсутствует:

1) каботажное движение судов и

2) внешний судооборот таких портов, как Хакодате и Муроран (мимо которых отряд должен был проходить), можно заключить, что итоговая сумма возможных суточных встреч должна была бы несколько еще повыситься.

Что касается возможных действий против береговых сооружений, хотя они и не были предусмотрены предписанием Скрыдлова, то в пределах района июльского крейсерства владивостокских крейсеров имелось, во-первых, несколько уязвимых участков, сравнительно небогато развитой в то время железнодорожной сети японских островов:

На о. Хонсю: южный берег Цугарского пролива (точнее, залива Мутсу), как уже отмечалось, был соединен в то время железнодорожной линией с Токио. Линия Аомори — Хациное — Сендай—Токио в северной своей половине (Аомори—Сендай) шла в виде ординарной линии, в южной же — от станции Ивануме (что к югу от Сендай) до столицы — разделялась на две параллельных ветви. Короткий участок северной половины (около 20 *км* протяжением) к северу от Хациное проходил, по низменной открытой местности, пересеченной несколькими реками.

В южной половине — к югу от г. Сендай до г. Мито почти на всем 220 *км* протяжении приморская ветвь дороги Сендай—Токио, прижатая горами к самому берегу океана, была доступной для разрушения с моря на ряде участков. Однако, наличие другой параллельной ветви, проходящей между горными хребтами значительно западнее, вне доступности ее с моря, делало попытку разрушения приморской ветви менее эффективной.

На 20 *км* участке Сендай—Ивануме обе дороги сливались в одну. Этот участок, проходящий по открытой низменности в 5—8 *км* от берега, очевидно, мог быть наблюдаем с моря. [1]

Железнодорожная магистраль к югу от Токио: Токио—Сидзуока—Хамамацу—Нагойя—Осака—Кобе и далее до Симоносекского пролива безусловно представляла больший интерес.

Здесь на 250 *км* протяжении пути Токио—Нагойя единственная в то время продольная железнодорожная магистраль Японии проходила у самой береговой черты в четырех участках: 1) в Токийском заливе (Токио—Иокогама), 2) в заливе Сагами-ура, 3) в заливе Суруга (Нумадзу—Сидзуока) и, наконец, 4) на участке Хамамацу — Араи—Тойохаси.

---

[1] Что это должно было быть известно русскому командованию, следует из данных, приведенных на стр. 259 книги Н. Д. Богуславского — «Япония», изд. в 1904 г.: «Пройдя затем в расстоянии 5—10 верст от берега Сендайского залива (отметим здесь 2 моста через Натори-Каву и ветвь в 12 верст к порту Сиогама), дорога вновь втягивается в горы и следует большей частью по долине Китаками-Кава до Санобе, где вновь приближается к морю. Этот последний участок, около 110 верст длиной, единственный действительно доступный для разрушения с моря, и порча которого (до сооружения линий Фукусима—Акита) может совершенно приостановить подвоз к порту Аомори...».

В Токийский залив владивостокские крейсеры войти, конечно, не решались, так как для этого пришлось бы преодолевать сильно укрепленный вход в этот залив у Иокосуки.

Рискованным должно было представляться проникновение в залив Сагами, расположенный в близком соседстве с базой Иокосука.

Залив же Суруга и, особенно, открытый участок океана у Хамамацу—Араи могли с гораздо большим шансом на успех избраны для коротких диверсионных ударов русских крейсеров.

Действительно Суруга ван имеет широкий вход (около 25 миль ширины), очень большие глубины, подходящие близко к берегу (изобата в 400 *м* в 3-х милях от береговой черты), а западная его часть в районе г. Сидзуока отстоит от Иокосуки более чем на 100 миль. Как показал опыт, все японские маяки по тихоокеанскому побережью горели, как в мирное время, Суруга ван почти чист от подводных опасностей, большие глубины в то время полностью гарантировали от оборонительной постановки минных полей. Словом, представлялась возможность проникнуть в Суруга в темноте с тем, чтобы с рассветом произвести обстрел железнодорожных сооружений у г. Сидзуока.

Район Хамамацу—Араи лежит у прямолинейно протянувшегося берега океана. Подходы к нему в этом месте менее глубоководны, чем в заливе Суруга. Однако, и тут, от важного железнодорожного моста через лагуну Хамана-ко в 55—60 каб., располагались недоступные для минных постановок того времени (около 100 *м* и более) глубины.

Учитывая сравнительную слабость развития минного дела в то время у японцев, полную незащищенность этого участка от ветра и океанской зыби, наличие хотя и слабых, в связи с прямизной берега, приливо-отливных колебаний и, наконец, необходимость сосредоточения всего запаса мин на главном театре войны (под Порт-Артуром)— угроза встречи с минами у Хамамацу была для русских летом 1904 г. маловероятной.

Объекты же для обстрела с моря были здесь очень важными. Английский туристский путеводитель того времени говорит: «Сейчас же за г. Сидзуока, поезд пересекает реку Абекава у самого ее впадения в море»... и далее: «Непосредственно за станцией Маизака расположена обширная лагуна (Хамана-ко Мизу-уми), которая пересекается поездом по длинной цепи дамб и мостов, с которых открывается вид на буруны разбивающихся волн Тихого океана». [1]

Говоря в том же самом участке, Н. Д. Богуславский [2] отмечает наличие железнодорожного моста через устье лагуны Хамана-ко протяжением около 480 *м* и упоминанием, что «всех же дамб и мостов в этом месте — до 4 верст». Разрушение этого моста не было чуждо намерениям командующего отрядом. Значение упомянутой южной части продольной железнодорожной магистрали было несомненно очень велико для Японии. Она была главной и единственной в то время сухопутной связью между крупнейшими индустриальными центрами (Токио, Нагойя, Осака), между военно-морскими базами (Иокосука, Куре), между рядом городов, в которых дислоци-

---

[1] Murray's. Hand-book «Japán», изд. 1903 г., стр. 236, 237.
[2] Н. Д. Богуславский.—«Япония», стр. 258.

ровались по мирному времени главные составные части японской армии. Военное значение участков дороги у Сидзуока и Хамано-ко подчеркивалось также тем, что в городе Сидзуока (по мирному времени) находилась стоянка 34-го полка 3-ей (Нагойской) дивизии, а в г. Тойохаси (близ системы мостов и дамб через Хамано-ко) — 18-го полка той же дивизии.

На о-ве Хоккайдо, в качестве береговых объектов, доступных в то время со стороны Тихого океана, надо отметить: 1) порт Муроран и 2) железную дорогу от Мурорана на Саппоро и Отару и в северную часть острова, доходившую тогда до Сибецу.

На протяжении около 70 *км* наиболее южный участок ее от самого Мурорана до станции Томакомай проходил вдоль самого берега моря, будучи прижат к нему гористым рельефом острова.

Подходы к этому участку с моря чисты от подводных опасностей, но изобата в 100 *м* расположена в 7—10 милях от берега.

Однако, берег здесь совершенно открыт от волны с Тихого океана. Летом юго-восточные муссоны разводят громадную зыбь.

Порт Муроран находился в начальной стадии развития.

В английской лоции 1904 г. говорится: «Предполагается, что угольная горно-промышленная компания о-ва Иезо сделает Муроран главным портом для вывоза угля и протянет железную дорогу на строившийся в 1902 г. пирс в гавани, чтобы осуществить непосредственную погрузку угля из вагонов в трюмы пароходов» (стр. 727).

Порт расположен в укрытом заливчике, лежащем в юго-восточной части обширного залива Уциура (или Ибури). Весь Ибури доступен для постановки мин того времени. С юго-восточной стороны низменного перешейка, отделяющего Муроран от океана, изобата в 100 *м* проходит в 10 милях.

Порт имел постоянный запас угля на складах, пароходы принимали его с лихтеров. Максимальный отпуск в сутки — до 4 500 *т*. Склады связаны с угольными копями железной дорогой. В городе несколько более 8 000 жителей. [1]

Ограничение задач Владивостокского отряда. Из изложенного видно, насколько важными и разнообразными являлись возможности активных действий русских крейсеров в Тихом океане.

Из всех упомянутых объектов надо было выбирать главные. В конечном счете этими объектами были избраны 1) подходы к Токийскому заливу и 2) железнодорожные виадуки и мосты у Хамамацу.

Цугарский (Сангарский) пролив. Нижеследующие сведения дают представление об условиях плавания в Цугарском проливе, через который предстояло прорваться русским крейсерам.

Проход через пролив в условиях мирного времени, при хорошей видимости, для кораблей с достаточно мощными механизмами, в навигационном отношении особых трудностей не представлял. Он достаточно глубок, а подводные опасности лежат только в непосредственной близости от выступающих мысов. На протяжении 60 миль (от входа из Японского моря и до выхода в океан) в проливе лишь две узкости. Первая — шириной в 10 миль — близ крайней западной ча-

[1] Д. Позднеев «Материалы по истории Северной Японии», том I, стр. 272 и 336.

сти его, вторая — в восточной — с шириной чистого от выступающих прибрежных рифов пространства в 8 миль. В средней части северного берега — оживленный торговый порт Хакодате с батареями береговой обороны. В этом месте ширина пролива 13 миль. Предполагалось, что батареи не перекрывают артиллерийским огнем всей водной полосы, хотя достоверных сведений о них не было. С южной стороны от пролива ответвляется вход в обширный залив Мутсу (Рикуоку). В заливе торговый порт Аомори (население в то время 28 000 жителей); а в северо-восточном углу залива — порт Оминато, на который, как предполагалось, базировалось несколько японских кораблей из числа легких (и вероятно устарелых).

Большие глубины Цугарского пролива обеспечивали, исходя из техники того времени, почти полную безопасность от мин противника, тем более, что в проливе наблюдается постоянное от 1,5 до 5 узлов течение — из Японского моря в океан. Во время отлива наблюдается предельная из указанных скоростей, а у выступающих мысов, при условии благоприятного по направлению ветра, скорость увеличивается до 7 узлов. Взаимодействие приливо-отливных и постоянных течений ведет к образованию «сулоев» (завихрений).

В июне-июле в Хакодате по данным английской лоции того времени наблюдалось в среднем 4-5 дней в месяц с туманами. Значительно более частые летние туманы известны у океанских берегов Хоккайдо и у Курильских проливов.

Крейсерство. 17 июля крейсеры «Россия», «Громобой» и «Рюрик» вышли из Владивостока и направились к берегам Японии (схема 9). 18-го, незадолго до полудня, отряд застопорил машины, и командующий отрядом собрал на флагманском крейсере совещание командиров кораблей.

Первой задачей крейсеров было форсирование Цугарского пролива. Предполагалось пройти через него «по возможности ночью».[1]

Это позволяло наилучшим образом обеспечить внезапный для противника проход крейсеров в океан и давало некоторые шансы на проход их под покровом темноты незамеченными.

Если бы проходящие русские корабли действительно остались необнаруженными, дальнейшие действия отряда в океане сулили бы большой успех.

В пути к Цугарскому проливу около 21 часа 18 июля отряд попал в туман, который продержался до 4 часов 19-го. В тумане пришлось уменьшить ход до 7 узлов.

19 июля к 18 часам обнаружили японские берега и определились по о-ву Ко сима и вершине горы Ивакияма (близ северо-западной оконечности о-ва Хонсю). Отсюда до входа в пролив оставалось 40 миль, плавания по проливу до выхода в океан—еще 60 миль, т. е. около 100 миль в целом, равно столько, чтобы, идя, например 16-узловым ходом, проскочить пролив в середине ночи или, во всяком случае, под покровом ее (см. схему 10).

---

[1] Из рапорта командующего отрядом (К. П. Иессена), написанного по возвращении из июльского крейсерства во Владивосток (точная дата отсутствует).

Дальнейшие действия отряда протекали иначе, чем это предусматривалось планом.

В рапорте Иессена говорится:

«По приближении к японским берегам, они оказались покрытыми густым туманом, однако, после трех часов пополудни, туман стал рассеиваться. Открылся о-в Косима, подойдя к которому к заходу солнца на 20 миль, пришлось повернуть обратно в море, чтобы не выдавать заранее своего присутствия; тем более, что ночь была лунная, светлая. Во входе же в пролив в это время стояла ночная мгла» (разрядка наша — В. Е.).

«Лишь по заходе луны», — пишет далее Иессен, — «и наступлении полной темноты повернули обратно ко входу, подойдя к которому в 3 часа утра, убедились, что все японские маяки зажжены, чем и воспользовались для точного определения своего места».

Ближайшие события развивались так:

«Идя ходом сначала 15, а затем 14 узлов, — пишет русский адмирал, — с рассветом были уже в проливе. Берега были застланы туманом и мглой и, лишь подойдя к крепости Хакодате, туман рассеялся настолько, что отряд мог быть замечен с берега... Имея попутное течение до 3-4 узлов, отряд весьма быстро пронесся мимо крепости и уже в 6 часов утра вышел из пролива в Тихий океан». [1]

«Перед выходом в пролив была пробита боевая тревога и орудия были заряжены, говорится в другом источнике». [2] «Подходя к Хакодатскому рейду, заметили несколько каботажных пароходов и миноносцев, [3] которые стремительно уходили под защиту крепостной артиллерии. Утро было светлое, ясное и тихое».

Пролив был пройден русскими крейсерами вполне благополучно. Некоторые затруднения навигационного порядка испытывались вследствие «сулоев», которые выбрасывали русские крейсеры из кильватерной колонны.

«Трудно себе представить, как бросал сулой наши огромные крейсеры — пишет Г. К., [4] — все время приходилось перекладывать руль с борта на борт».

Крейсеры прошли в океан; западную часть пролива они проходили в «светлое, ясное и тихое» утро. В течение всего утра 20 июля они находились на виду с японских берегов, — а это должно было сделать обнаружение русских кораблей противником совершенно неизбежным.

Так это и случилось.

По словам Мальтцана, донесение о проходе пролива Цугару тремя русскими крейсерами «поступило в верховное командование в Токио в 4 ч. 30 м. до полудня». И немедленно были посланы преду-

---

[1] Тот же рапорт Иессена.

[2] Исторический журнал крейсера «Россия».

[3] Обнаружение миноносцев следует подвергнуть сомнению. Третий источник (запись одного из участников, произведенная через семь дней после прорыва через пролив) отмечает: «... видели до 9 паровых судов; что это было — миноносцы или каботажники — сказать трудно, так как они все, встречая нас, моментально скрывались под берег; впрочем несколько судов двинулись было с рейда, но уже было поздно...»

[4] Г. К. — «На крейсере «Россия», стр. 69.

предительные телеграммы всем кораблям, находившимся в плавании вдоль восточного побережья Японии и приказание войти в ближайшие порты».[1]

Дальнейшая успешность действий крейсеров на океанских коммуникациях Японии была в значительной мере подорвана.

Таким образом, ночной проход проливом не состоялся, хотя зажженные маяки, казалось бы, благоприятствовали этому. Если бы при крейсерах был быстроходный «Богатырь» или предварительная разведка была бы произведена иными средствами,— факт открытия маячных огней мог бы быть обнаружен раньше.

Еще проще было бы предусмотреть, будет или не будет светить луна.

Внезапность появления русских в проливе с рассветом сохранялась, а это привело к тому, что японцы не успели организовать здесь никакого сопротивления.

Отказ от ночного прохода знаменовал собой почти сознательный отказ не менее, чем от 50% возможных встреч у юго-восточных берегов острова Хонсю с пароходами под неприятельским и нейтральным флагами. Он приводил к полной невероятности встречи в океане с войсковыми транспортами, уничтожение которых было поставлено в качестве первоочередной задачи Владивостокскому отряду.

Нельзя не отметить досадной потери отрядом нескольких часов времени, затраченных на отход и возвращение к проливу, перед входом в него. Эту потерю времени нельзя приписать всецело одному лишь туману. Некоторые обстоятельства (как, например, лунная ночь) должны были быть предусмотрены, как отмечалось, заблаговременно, соответственно позже мог быть произведен выход из Владивостока, и, следовательно, был бы сохранен драгоценнейший для этого похода уголь в ямах. Чем в конечном счете был вызван отказ командующего отрядом от первоначального намерения: «к заходу солнца дойти до входа в пролив, чтобы его пройти по возможности ночью» — остается неясным.

Была ли то боязнь нападения японских миноносцев в узкости пролива или некоторая неуверенность в успешности прохода в навигационном отношении, субъективно естественная для адмирала Иессена после недавней аварии крейсера «Богатырь»—тоже неясно.

Японские корабли, базировавшиеся на порты Цугарского пролива, никак себя не проявили. Появление русских оказалось для них, видимо, действительно неожиданным.

У немецкого историка русско-японской войны читаем, что после того, как крейсеры уже прошли пролив:

«Находившимся в Хакодате военным двум кораблям береговой обороны и четырем старым миноносцам (54 т, 20 узлов) было послано приказание тщательно охранять пролив и установить, будет ли противник возвращаться, идя по нему на запад».

Сразу по выходе в океан плавание отряда стало сопровождаться частыми встречами.

---

[1] Мальтцан, т. II, стр. 40.

Еще в 6 ч. 30 м. на меридиане мыса Есанзаки был остановлен небольшой японский каботажный пароход «Такасима Мару» (130 *т*).

По отходе шлюпок с людьми от борта парохода он был потоплен подрывной партией с «России». Экипаж, пользуясь тихой погодой и близостью суши, погреб к берегу.

За ним в том же районе был встречен идущий под балластом в Муроран английский пароход «Самара». После осмотра его «Громобоем», за отсутствием на нем угля и оснований для задержания, он был отпущен.

Почти одновременно отряд обнаружил еще одно паровое судно, силуэт которого сильно искаженный рефракцией был принят сначала за канонерскую лодку типа «Тацута». Однако, при ближайшем рассмотрении и это оказался небольшой японский каботажник «Киодоуниу Мару», на котором было до 50 пассажиров. Благодаря присутствию среди них женщин и детей его отпустили.

Только в полдень все три крейсера смогли продолжать дальнейшее движение, направившись 10-узловым ходом к югу.

Произведя стремительный прорыв через Цугару—Кайкио, за шесть часов после выхода из пролива, крейсеры, задерживая каботажные суда и «Самару», продвинулись к главному месту намеченных операций всего лишь на 26 миль (скорость продвижения к главной цели около 4 узлов).

В послеполуденные часы было принято японское радио: «Русские конфискуют суда, двигаясь к северу».[1]

В тот же день около 17 часов были встречены две парусные шхуны: «Кихо Мару» (140 *т*) и «Хокуру Мару» (130 *т*), с грузом рыбьего тука, жмыхов, соли, соломенных цыновок и т. д.

По снятии людей, первая шхуна была расстреляна артиллерийским огнем «России», вторая—потоплена подрывной партией «Рюрика».

Стрельба по «Кихо Мару» велась из одного 152 *мм* орудия «России» с расстояния 3—4 каб. Было сделано 14 выстрелов чугунными бомбами, из которых 10 легло в цель. «При этом было замечено, что многие бомбы не рвались, а пробивали шхуну насквозь, не разорвавшись... Рвавшиеся снаряды иногда воспламеняли окружающие предметы, но настолько слабо, что начинающиеся пожары (а ведь на шхуне среди грузов были соломенные цыновки.—В. Е.) потухали сами собой».[2]

В 0 часов 21 июля отряд находился в 50 милях на SO от мыса Сириязаки. Иначе говоря, с 6 часов утра до полуночи, благодаря чрезвычайно длительным задержкам у встреченных каботажников,

---

[1] Продвижение к северу сейчас же вслед за выходом в океан было произведено русскими сознательно в целях введения японских наблюдательных постов в заблуждение относительно дальнейшего направления крейсеров (на юг).

[2] Мы приводим из исторического журнала «России» эту, не имеющую непосредственного значения для данного крейсерства, деталь, потому, что менее как через месяц, в бою 14 августа владивостокские крейсеры на себе испытывали совсем иные свойства японских снарядов, а через несколько времени осознали полную непригодность своих собственных. В. Е.

из которых было потоплено три с суммарным водоизмещением в 400 *т*, в направлении района выполнения главной задачи отряд прошел всего лишь 75 миль (средняя «полезная» скорость — 4,2 узла).

Движение к югу, несколько замедляемое встречным течением Куросиво, в следующие сутки до утра 22 июля не сопровождалось никакими особыми событиями. Время от времени находил туман. Чтобы не разлучиться, непрерывно опознавали друг друга паровыми свистками. Вдалеке наблюдались довольно многочисленные рыбачьи фунэ и парусные шхуны.

Начали сказываться сравнительно низкие широты (38 - 37° северной широты), становилось жарко — до 31-33° С в тени. Великий океан давал себя чувствовать пологой, но порядочной зыбью.

В виде «военной хитрости», рассчитанной, очевидно, только на неграмотных японских рыбаков и моряков каботажников, весь этот и последующие дни заменяли русские кормовые флаги английскими.

К рассвету 22 июля крейсеры подошли к тем участкам моря, в которых уже можно было рассчитывать на встречу с океанскими пароходами, пересекающими Тихий океан без захода на Гавайские о-ва, т. е. по кратчайшему расстоянию от американских портов — дуге большого круга. От зюйд-оста мертвая зыбь усиливалась, однако, погода продолжала благоприятствовать (см. схему 11).

В 7 ч. 30 м. обнаружили и остановили большой германский пароход «Арабия», который, как выяснилось при осмотре его призовой партией, шел из Нью-Портлэнда (штат Орегон) в Иокогаму, Кобе, Нагасаки, Шанхай и Гонгконг с разным грузом.[1]

С призовой командой и с оставленной на борту частью экипажа, под начальством русского офицера, «Арабия» была отправлена через Курильские и Лаперузов проливы во Владивосток, куда она благополучно и прибыла.

На осмотр и прочие операции с «Арабией» было затрачено 3 часа.

Пароход имел 4 438 *т* брутто, содержал ценный груз, и поэтому захват его можно было считать первым немаловажным успехом июльского крейсерства.

Днем 22 и в ночь на 23 июля отряд продолжал итти далее, следуя приблизительно в предполагаемом «русле» упомянутой выше пароходной дороги по дуге большого круга. К полуночи 23-го отряд находился в 45 милях на OSO от входного в Токийский залив мыса Нодзимазаки, т. е. у входа в юго-восточные ворота, ведущие к Иокогаме и Токио.

Уменьшив ход до 3 узлов, крейсеры до полудня 23-го шли курсом W, изменив его после этого на SW. Продержавшись в течение всего светлого времени при сравнительно хорошей видимости в районе входа в Токийский залив, отряд никого не обнаружил. В тот же день выяснилось одно обстоятельство, сыгравшее для дальнейшего проведения операции чрезвычайно важную роль.

[1] Так называмый general cargo («генеральный», «сборный» или «штучный» груз).

Цитируем далее по брошюре Г. К.[1]

«10/23 июля. Происшествие с углем: оказывается (разрядка наша — В. Е.) «Громобою» нехватает угля... Дело в том, что приказано крейсеровать с таким расчетом, чтобы при возвращении во Владивосток, даже через Лаперузов пролив, оставался запас угля в 400 т.[2] «Громобой» же показывает расход гораздо больше нашего (т. е. «России». — В. Е.) — удивительно, что крейсер новее нашего, а машина в высшей степени не экономична, и сообщает адмиралу, что у него нехватит угля до требуемого остатка. Положение неприятное. А обидно, ... возвращаться назад, не доходя всего 100 миль до Токийского залива... Решили повернуть обратно, все были страшно огорчены и ругались».

Однако, эти огорчения пока что были преждевременны. Командующему отрядом тоже было обидно уходить, ничего не достигнув здесь на зюйд-остовых подходах к Токийскому заливу. Было решено итти дальше с некоторым риском перерасхода топлива (схема 11).

Днем 23 июля справа были обнаружены японские берега. Зыбь не уменьшалась, качка достигала уже 18° на борт. Для расширения горизонта днем держались строем фронта, при крайне ограниченных, однако, интервалах между кораблями (10 каб.). Такое перестроение увеличивало полосу охвата визуальным наблюдением всего лишь на одну милю в каждую сторону. Постоянным опасением за то, что корабли потеряют друг друга в тумане и не успеют собраться в случае необходимости вступить в бой с противником, только и может быть объяснено столь неэффективное для расширения сферы наблюдения построение кораблей.

В ночь на 24 июля прошли между о-вами Мияке сима и Козу сима[3] и, обогнув последний, повернули на норд — к юго-западным воротам, ведущим ко входу в Токийский залив, на пути сообщения Токийского района с азиатскими, австралийскими и европейскими портами, на путь, связывающий Иокогаму с Внутренним морем Японии.

Рассвет 24-го принес ценный приз в виде английского парохода «Найт Коммандер» («Knight Commander»). Англичанин, рассчитывая, очевидно, на близость японских портов или на флаг «владычицы морей», под которым он находился, застопорил машины только после четвертого выстрела с «России».

Посланная призовая партия установила, что пароход сейчас идет из Шанхая (а туда пришел из Нью-Йорка), имеет груз железнодорожных материалов для Иокогамы и Кобе. У капитана не оказалось подлинных коносаментов на груз (сослался, что они посланы из Шанхая почтой), но было безусловно ясным, что значительная

---

[1] Г. К. «На крейсере «Россия», стр. 72.

[2] Этот «неприкосновенный» запас топлива совершенно оправдывался расчетом на вероятную встречу при обратном следовании с японской эскадрой и возможный бой с ней. Иессен в своих объяснениях после возвращения во Владивосток (рапорт 22.7.04 ст. ст.) указывает, что неприкосновенный запас для всего отряда им был определен в 1100 т (по 400 т для «России» и «Громобоя», 300 т — для «Рюрика»).

[3] На схеме 11 — Косима.

часть груза является контрабандой и что она превышает 50%. А это давало (по международным нормам того времени) право на признание судна призом. Так как угля в бункерах у него было лишь на трое суток, пароход решили потопить. Капитану было дано 30 минут для своза экипажа на «Россию» и «Рюрик», подрывные патроны были заложены в машинное отделение и под котлы, и в 9 часов «Найт Коммандер» пошел ко дну.

Во время осмотра парохода в каюте капитана под копировальным прессом была обнаружена копировальная книга с деловой перепиской капитана с судовладельцами. Пресс и книга были взяты, а в ней впоследствии обнаружили копии тех коносаментов, которые капитан надеялся утаить.

Эти документы оказались затем весьма важными для владивостокского призового суда, с точностью установившего, что в Нью-Йорке на пароход были погружены громоздкие части железнодорожного мостового сооружения для Чемульпинской железной дороги, что капитана предупреждали о том, что «пытаться итти в Чемульпо в настоящее время небезопасно», что «капитан не намерен отказаться от ответственности», но не видит, «почему нам итти навстречу катастрофе», что «последний безопасный порт на пути отсюда (это писалось из Шанхая. — В. Е.) будет Кобе и что после разгрузки груза для Кобе «корабль сильно сядет носом» — вследствие невыгодной для диферента погрузки мостового материала, адресованного на Чемульпо.[1]

Иначе говоря, с документальной точностью выяснился контрабандный характер груза, направлявшегося на постройку японской железной дороги на театре военных действий.

Около 1000 *т* рельсов и рельсовых креплений, 1700 *т* мостовых частей, 300 пар вагонных колес с осями и 400 колес отдельно, направлявшихся непосредственно на театр военных действий, и значительное количество прочего груза, адресованного в Иокогаму и Кобе, были потоплены вместе с пароходом на глубине 1300 *м*. Сам пароход постройки 1900 г. имел 4300 *т* брутто, скорость 11 узлов.

Это был второй значительный приз июльского крейсерства. На всю операцию с «Найт Коммандером» пошло 2 ч. 45 м.[2] Во время ее на севере было обнаружено 8 судов, медленно двигавшихся под берегом. Благодаря искажению их рефракцией, они сначала были приняты за военные корабли. Несколько позднее оказалось, что это были шхуны.

---

[1] «Сборник решений высшего призового суда», СПБ, 1913., стр. 94 и др.

[2] Любопытна деталь, характеризующая разнообразие обстоятельств, с которыми приходилось считаться при призовых операциях. Среди экипажа, перевезенного на русские крейсеры, оказалась группа индусов—приверженцев культа, который требовал особого способа приготовления мясной пищи. Эта группа решительно отказалась от общекорабельного стола. Перед командованием стала проблема их пропитания. К счастью, перед потоплением с парохода было взято несколько живых баранов. В специально отгороженном брезентами на верхней палубе помещении сокрытые от глаз посторонних индусы с соблюдением ритуала резали своих баранов. Вопрос, таким образом, разрешился.

С 9 ч. 15 м. до 14 ч. 15 м. отряд продолжал итти на запад. Встреченные вскоре две парусные шхуны с солью были уничтожены «Громобоем» и «Рюриком». Экипаж их был взят на крейсеры.

Одновременно «Россией» был остановлен идущий из Маниллы в Иокогаму английский пассажирский пароход «Тсинан». Он шел почти без груза, с небольшим количеством контрабандного риса и сахара, и с пассажирами, среди которых были также и женщины.

Пребывание на подходах к Токио приходило к концу. Оставалось замести следы, скрыв дальнейшее направление отряда. Пароходу было предложено вытравить пар из котлов, чтобы замедлить его приход в Иокогаму и выждать на месте, пока крейсеры не скроются за горизонтом. Обрадовавшись, что их отпускают, англичане наговорили офицерам призовой партии много любезных вещей: «Я не верил глазам своим, когда увидел здесь ваш флаг» (слова капитана); «в Европе ваша эскадра называется эскадрой-невидимкой» и т. д.

Конечная точка июльского крейсерства: широта 34°9′ N и долгота 137°53′ O. Вблизи этой точки отряд потратил 2¼ часа драгоценного времени («Тсинан», шхуны). В 35 милях на норд-вест от нее лежали мосты и дамбы Хамамацу.

Но «по точному подсчету оставшегося на отряде угля, дальше к западу не представлялось возможности подвигаться». [1]

В 17 ч. 15 м. отряд дал 14 узлов и направился в обратный путь, проложив курс миль на 30 ближе к Иокогаме — в ворота между о-вами О сима и То сима. Подходы к Токийскому заливу вторично были пересечены крейсерами сейчас уже в темное время. Японские маяки горели как в мирное время; проход этими, сравнительно стесненными водами был совершен без инцидентов, но и без результатов.

На этом участке пути корабли испытывали попутное течение скоростью 5 и даже 6 узлов.

25 июля в 2 ч. 30 м., т. е. еще в полной темноте, в 17 милях на OSO от мыса Нодзима встретили германский пароход «Теа», шедший во Внутреннее море с грузом около 1400 *т* рыбьего тука и рыбьего жира. [2]

Первоначальная версия (рапорт Иессена) об этом гласила так: «...остановили пароход, оказавшийся германским... идущим из Америки с полным грузом рыбы для Иокогамы. Так как на нем угля в ямах оставалось лишь на 2-3 дня, то я приказал крейсеру «Рюрик» снять с него людей и взорвать».

Однако, последующие разбирательства дела в нескольких призовых судах (во Владивостоке, Либаве и Петербурге) дополнительно разъясняют обстановку этого захвата: 1) пароход шел не из Америки в Иокогаму, а из японского порта Отару (на Хоккайдо) в японский же порт Тадоцу (во Внутреннем море, на о-ве Сикоку), 2) пароход был зафрахтован японской пароходной компанией, 3) груз его состоял из неконтрабандного рыбьего тука и жира, а не из съестных рыбных продуктов, считавшихся военной контра-

---

[1] Из рапорта Иессена.
[2] «Сборник решений военного призового суда», стр. 45 и далее.

бандой, 4) угля на пароходе было на 6 суток девятиузлового хода, что позволяло добраться до поста Корсаковска на южном Сахалине; сжигание же рыбьего тука в примеси с углем могло дать возможность добраться и до Владивостока и, наконец, 5) недостаточное знание русскими офицерами, возглавлявшими призовую партию с «Рюрика», немецкого языка привело к ряду упомянутых недоразумений.

Так или иначе пароход было приказано топить.

Взрыв оказался недостаточным. Пароход, имея нетонущий груз, дважды загорался, но не тонул. «Рюрику» было приказано добить его снарядами. Но возросшая океанская зыбь и расстояние в 6 - 7 каб., ближе которого «Рюрик» почему-то не подошел к своей цели, привели к тому, что агония парохода затянулась на несколько часов. К тому же «Рюрик», стоя лагом к волне, не смог поднять свой барказ (у него вырвало подъемный рым). Это вызвало новые переговоры крейсера с флагманом, приказание последнего потопить барказ и в результате новую задержку.

На остановку, осмотр и потопление небольшого старого парохода ушло около 6 часов времени, истрачено около 75 снарядов 120, 152 и 203 *мм* калибра.

Нельзя не отметить моментов, действительно осложнявших операцию (океанская зыбь, ночная тьма в течение первой половины затраченных часов), но это не могло явиться оправданием для уже имевшего в отряде репутацию «медлительного Рюрика», со стороны которого не было проявлено должной решительности и необходимой практической натренированности в морском деле.

К концу операции с пароходом «Теа» был обнаружен еще пароход. Он оказался принадлежащим английской «Ocean Steamship C-у» или, в общежитии, «сине-трубной компании» (Blue funnel), прекрасным океанским пароходом «Калхас» в 6748 *т* брутто и 13-узловой скоростью. Шел он из Ванкувера (Канада) в Иокогаму, однако, далеко не с полной нагрузкой. При осмотре выяснилось, что часть груза (повидимому меньше 50%) была военной контрабандой, остальная адресована в нейтральные порты. Среди первой группы грузов была мука, хлопок, брусья и разные машины. Грузы для нейтральных стран включали в себя преимущественно лес и разнообразный генеральный груз. Среди него одна 12-фунтовая английская пушка, направляемая в Вульвичский арсенал, около 30 мест других предметов снаряжения, адресованных в Лондонские правительственные учреждения. Наконец, почтовая корреспонденция, среди которой оказалась служебная и секретная переписка японских дипломатических представителей, адресованная в министерство иностранных дел в Токио.

Не предугадывая решения призового суда, Иессен приказал «Рюрику» посадить на «Калхас» призовую команду, а пароходу следовать во Владивосток.

Около полудня 25 июля, закончив эту последнюю призовую операцию и взяв курс на NO, отряд направился к проливу Кунасири Суйдо (Екатерины), намереваясь возвращаться во Владивосток Охотским морем и далее через пролив Лаперуза (схемы 9 и 16).

Океанский переход от Токио почти до о-ва Сикотан (один из южных о-вов Курильской гряды) прошел при ясной жаркой погоде и усилившейся зыби, раскачивавшей крейсеры до 25—28° на борт.

«Калхас» шел на правом траверзе до Курильских о-вов. На крейсерах любовались им и завидовали тому, как он спокойно держался на зыби.[1]

В ночь на 28 июля крейсеры вошли в густой туман, временами ограничивавший дальность видимости до 0,5 каб.; ход был уменьшен до 7 узлов в надежде, что к утру туман поредеет хоть настолько, чтобы видеть о-в Сикотан или Итуруп (Етороху сима).

Но ни утро, ни полдень 28-го не принесли улучшения видимости. В тумане отряд расстался с «Калхасом», имевшим на случай отрыва от крейсеров инструкцию следовать во Владивосток.

Угля оставалось все меньше и меньше. Приходилось решать, что же делать дальше.

Приняв во внимание создавшуюся обстановку, командующий отрядом отказался от намерения возвращаться через пролив Лаперуза и решил следовать вновь Цугарским проливом.

«Так как к полудню обстоятельства погоды нисколько не улучшились и по лоции в этих местах в июле месяце вообще из тридцати одного дня лишь 4 бывает нетуманных,[2] то я счел себя не в праве итти с соединенным отрядом к берегу для определения своего места по лоту, имея еще в виду при том неточно известные весьма сильные течения... При таких обстоятельствах могло случиться, что запаса угля в 3000 *т*, оставшегося на отряде с полночи на 15 июля (28-го по н. ст. — В. Е.), нехватит, и тогда положение отряда стало бы, конечно, безвыходным. Взвесив все эти обстоятельства и не получив до 2-х часов дня 15 июля никакой надежды на улучшение, я решил повернуть к Сангарскому проливу и лучше прорваться через него, хотя бы с бою, чем быть поставленным в этом месте в критическом положении».[3]

Это решение командующего отрядом вытекало не только из метеорологических и навигационных трудностей (сильные, доходящие до 5 узлов, плохо в то время изученные, приливо-отливные, и вообще переменные, течения), но и из соображений чисто оперативно-тактического порядка.

Камимура должен был получить известие о проходе крейсеров в Тихий океан в день их прорыва через Цугарский пролив, т. е. 20 июля. Точно так же он должен был получить сведения о пребывании их 24-го у Токио от парохода «Тсинан». Сведений о дальнейшем продвижении русских кораблей на юг более не поступало. Поэтому было много шансов за то, что он попытается встретить

---

[1] Из записи одного из участников, сделанной на борту «России» через 4-5 дней после захвата «Калхаса».

[2] В английской лоции 1904 г. (стр. 753) о туманах Курильской гряды говорится: «Туман постоянно господствует в летние месяцы и, вообще говоря, только при сильных норд-вестовых ветрах происходит полное очищение; промежутки с хорошей видимостью коротки. Июль — наихудший месяц с 26-ю туманными днями».

[3] Рапорт Иессена.

русский отряд при возвращении его во Владивосток у Цугарского или в Татарском проливе.

Боевая встреча делалась, следовательно, более чем вероятной. Между тем угля оставалось в обрез, имея в виду в особенности необходимость полного хода для боевого маневрирования.

После выхода в свет в 1910 г. официальной истории действий японских морских сил в русско-японскую войну стало доподлинно известно, что 21 июля адмирал Камимура «признает необходимым задержать неприятеля у мыса Шантунг, если неприятель предпримет попытку соединиться с Порт-Артурской эскадрой». [1]

Очевидно, движение Владивостокского отряда вдоль японских берегов на юг до Токио и Хамамацу заставило Камимуру предполагать, что в намерения русских входит обход японских о-вов с юга и проникновение в Желтое море.

Это предположение являлось тем более понятным, что самым чувствительным на море нервом войны для японского командования были войсковые перевозки на континент.

Это еще раз подтвердилось через несколько дней, когда после поражения Порт-Артурской эскадры в бою у Шантунга 10 августа («бой 28 июля») главной заботой японского командования были поиски прорвавшихся крейсеров («Новик», «Диана», «Аскольд»), так как в тылу у японской эскадры, сквозь которую проскочили эти русские корабли, «располагались пути многочисленных войсковых транспортов». [2]

Итак, положение отряда было серьезным. Как оно оценивалось на флагманском корабле, видно из следующих выдержек брошюры Г. К.

«16-го (ст. ст.) опять густой туман: идем и все время свистим, на наши свистки отвечают «Громобой» и «Рюрик», это вблизи неприятельских-то берегов... Придется в тумане искать входа в Сангарский пролив, иначе при пережидании у нас нехватит угля... Положение довольно критическое... Вот попали в ловушку: не можем выйти из Тихого океана... Что будет — неизвестно. Если не разъяснит, как решили вечером, дня через три, то придется жечь палубу или бомбардировать один из ближайших портов, свезти десант и нагрузиться углем у японцев. Не знаю как это выйдет». [3]

Иначе говоря, в мыслях некоторых из участников вставал вопрос о необходимости форсированного захода в японский Муроран, чтобы погрузиться в нем углем. [4]

В какой степени это решение могло было быть осуществлено — неизвестно. Подходы к Мурорану на большом протяжении доступны для минирования. Тралить проход катерами и катерными тралами на океанской зыби было бы невозможно. Даже, если в Муроране

---

[1] «Описание военных действий на море в 37—38 гг. Мейдзи», т. 3, стр. 51.

[2] Мальтцан, т. II, стр. 181 и 224.

[3] Г. К.—«На крейсере «Россия», стр. 78-79.

[4] В начале войны 1914—1918 гг. весьма смелую погрузку угля в английском порту, как известно, совершил германский крейсер «Эмден». Однако, он произвел ее: 1) с захваченного им в море угольщика и 2) на отдаленном острове Индийского океана, на котором английский губернатор не знал об объявлении войны и принял крейсер «Эмден» за гостя.

и не было войск, они могли были быть подвезены из Саппоро, где стояла в то время все еще пока нетронутая японцами 7-я (Хоккайдская) дивизия.

Густой туман сопровождал движение крейсеров и по новому направлению. Он не разошелся ни 28-го, ни 29-го июля, несмотря на крепкий ветер от зюйд-оста (скорее благодаря ему, так как летом ветер с просторов Великого океана проносит громадное количество водяных паров над холодным течением Ойя-Сиво). В 23 часа 29 июля отряд подошел по счислению (уже три дня не было обсервации) ко входу в Цугарский пролив.

Не рискуя входить в тумане, отряд повернул обратно. В 2 часа 30 июля было обнаружено временное поредение тумана, после чего корабли вновь повернули к проливу. Около 10 часов, подойдя вторично ко входу, отряд увидел над густой стеной тумана высокие вершины гор Цугарского пролива.[1]

Обратный прорыв в Японское море. Начали разводить пары во всех котлах и двинулись ко входному маяку.

На этот раз приходилось итти против встречного течения, поэтому, избегая его наиболее быстрых струй, корабли прижимались ближе к южному берегу; скорость хода была 14 узлов.

Возвышенный мыс и крепость Хакодате сначала были застланы мглой, но после прохода отряда мимо мыса Ома заки они сделались более различимыми. Около 15 ч. 30 м. под северным берегом был обнаружен крейсер 3 класса «Такао» (1888 г. постройки, 1800 *т*, четыре 152-*мм* пушки) с тремя миноносцами, а позади него в расстоянии около 15 каб. рангоутное, очевидно учебное, судно «Мусаши» с четырьмя малыми судами (портовыми пароходами или заградителями).

Японские корабли следовали под берегом на дистанциях, не доступных для эффективного огня русских крейсеров.

Их малая боевая ценность, повидимому, должна была компенсироваться громадными стеньговыми флагами с изображением восходящего солнца.

Несколько позднее, слева у выхода из залива Мутсу, появился еще один корабль, принятый на отряде за старый броненосец «Сайен».

Об этом корабле японский официальный источник ничего не упоминает и, повидимому, опознание в этом силуэте военного корабля было ошибочным.

Обе группы японских кораблей быстро отставали. Отряд продолжал без выстрела двигаться на запад. Хакодатские батареи, оставленные крейсерами к северу в расстоянии 8 миль, не обладали, очевидно, достаточной дальностью обстрела.

Японский официальный источник говорит:

«Неприятель в кильватерной колонне: «Россия», «Громобой» и «Рюрик» шел курсом зюйд-зюйд-вест. «Такао», крейсеруя в виду их, старался завлечь их в пределы обстрела береговых батарей; но,

[1] Все цитированные русские источники отмечают высокое штурманское искусство флагманского штурмана отряда крейсеров: отряд, шедший в густом тумане трое суток по счислению в районе переменных течений, оказался в итоге всего лишь на 7 миль в стороне от счислимого места.

когда в 4 часа дня он соединился с «Мусаши», неприятель находился уже на SOtS в 6 милях и шел полным ходом в выход из пролива».

И далее:

«Русские вошли в пролив около 11 часов утра; шли против течения и вышли из пролива в 7 часов вечера — за это время видели наши суда «Такао», «Мусаши» и миноносцы, но, ожидая быть может встретить в Японском море нашу эскадру, не хотели попусту расходовать снаряды.[1]

Вторичный прорыв так же, как и первый, не вызвал со стороны Владивостокского отряда ни одного выстрела. Это казалось неожиданным и невероятным. Камимуры у выхода из пролива в Японское море не оказалось.

Оставалось скорее воспользоваться этим для возвращения в свою базу.

Вечером следующего дня, когда стемнело, корабли отряда производили испытания принятых перед походом осветительных ракет, что вряд ли было уместно, в то время когда не исключалась возможность встречи с японской эскадрой в невыгодных для себя условиях.

Ночью на пути к мысу Поворотному, на параллельном курсе был обнаружен пароход, внезапно открывший отличительные огни. Оказалось, что это немецкий пароход с углем для Владивостока.

Как обычное в июле явление, приближение к Владивостоку не обошлось без еще одной встречи с густым туманом, и только в 16 часов 1 августа отряд ошвартовился на бочках в Золотом Роге.

Июльское 16-суточное крейсерство обошлось «без потерь в людях, а равно без одной человеческой жертвы на уничтоженных или взятых призах».

Крейсерами пройдено 3078 миль, расход топлива на «России» — 2133 *т*, на «Громобое»—2150 *т*. Угольные ямы этого крейсера были близки к их полному опустошению.

Иностранные источники о действиях эскадры Камимуры и оценка ими крейсерских операций русских. Японские источники умалчивают о действиях каких-либо других японских соединений флота, кроме действий отряда обороны Цугарского пролива, о которых изложено выше.

Не конкретные данные, а лишь общие рассуждения о причинах бездействия Камимуры приводит и английский официальный источник.

Автор его оправдывает японского адмирала теми трудностями, перед которыми он был поставлен.

Появление русских крейсеров у Токио, говорит он, могло заставить адмирала Камимуру отвлечься от занимаемой им позиции и, таким образом, позволить адмиралу Иессену осуществить соединение с Порт-

---

[1] «Описание военных действий на море в 37-38 гг. Мейдзи», т. 3, стр. 52 и 57.

Фактически русское командование в маневрах японских кораблей видело попытку завлечь отряд на минные банки, а, кроме того, действительно ожидало появления эскадры Камимуры.

Артурской эскадрой в Желтом море. До тех пор, пока эта возможность существовала, Камимура не решался уходить далеко на восток.

Если же, говорит этот автор, крейсерство отряда Иессена было скорее набегом на японскую торговлю и пути сообщения, как это на самом деле и было, обстановка не позволила бы ему без конца мешать внешнему судоходству иначе, как путем самоснабжения углем с захваченных судов.

Несомненно так же, что вопрос о помехе Иессену был в высшей степени осложнен гораздо более важными событиями, имевшими место под Порт-Артуром. Армия Ноги быстро приближалась к веркам Артурской крепости и было более чем вероятно, что из-за усиления опасности с суши русская Порт-Артурская эскадра попытается прорваться во Владивосток.

Поэтому ясно, что для японского адмирала было гораздо разумнее оставаться в телеграфной связи с адмиралом Того, сохраняя готовность к тому, чтобы: 1) не допустить соединения обеих русских эскадр и 2) обеспечить от возможного нападения войсковые транспорты, идущие из западных портов Японии, а не гоняться за Владивостокским отрядом по Тихому океану с тем, чтобы предотвратить захват нескольких торговых судов.

Линия поведения адмирала Камимуры, по мнению английского автора, особенно интересна в том отношении, что материальный ущерб, нанесенный русскими крейсерами во время июльского крейсерства, был очень мал, несмотря на то, что действия их вовсе не были стеснены неприятелем.

Через несколько часов по появлении русских в проливе Цугару, были задержаны все суда, готовые к выходу из портов восточного побережья Японии и все, что смог захватить русский отряд,—это были лишь пароходы, идущие с моря в японские гавани.

Тем не менее, считает английский автор, более длительное пребывание русских судов перед Токийским заливом, где они могли останавливать или уничтожать японские суда в пределах видимости с японских берегов, было бы таким «ножом острым» для национального достоинства японцев, что оставаться там русским, очевидно, не позволили бы.[1]

Непосредственные материальные результаты крейсерства русских кораблей в Тихом океане не были значительны. Но шуму они наделали довольно много. Этому способствовало еще и то обстоятельство, что действия владивостокских крейсеров на восточных коммуникациях Японии почти совпали по времени с другими крейсерскими операциями русских, предпринятыми в Индийском океане.

3 и 5 июля 1904 г. из Севастополя вышли пароходы Добровольного флота «Петербург» и «Смоленск». Пройдя через турецкие проливы, а затем, последовательно 8 и 10 июля через Суэцкий канал, оба парохода вооружились ранее спрятанными в трюмах орудиями и, подняв в Красном море русские военные флаги, обратились, таким

---

[1] «Official Historu» vol. I, London, 1910, стр. 280-381. Другой английский автор Чарльз Росс (см. ниже) отмечает, что в связи с выходом русских крейсеров в океан эскадра Камимуры была передвинута во Внутреннее море.

образом, во вспомогательные крейсеры русского флота: «Днепр» и «Рион».

В последующие дни оба эти крейсера, плавая раздельно в пределах Красного моря, подвергали осмотру ряд пароходов под нейтральными флагами, шедших с различными грузами, в значительной мере являвшимися военной контрабандой для Японии.

За два дня до выхода «России», «Громобоя» и «Рюрика» из Владивостока в Красном море 14 июля крейсером «Днепр» был захвачен английский пароход «Малакка» с грузом, в составе которого находились стальные листы, мостовые части, кран, стальные валы, хлопок, телеграфная проволока, машины и т. д., адресованные в Иокагаму, Кобе, Модзи.

На «Малакку» была посажена призовая партия и под командой русского офицера пароход был направлен через Суэцкий канал в Либаву. За «Малаккой» последовали аналогичные захваты английских пароходов: «Скандия», «Формоза» и «Ардова».

Все три парохода также были отправлены в Либаву.

Если владивостокским крейсерам изредка удавалось захватывать и направлять в свои порты нейтральные пароходы с контрабандными грузами, благодаря относительной близости Владивостока и отсутствия в Японском море английских морских сил, то здесь, вблизи мощной Средиземноморской английской эскадры и в окружении английских колониальных портов, оказалось это не так просто.

20 июля (в этот день владивостокские крейсеры совершили свой прорыв через Цугарский пролив в океан) английский посол в Петербурге заявил протест против захвата «Малакки». Сначала англичане оспаривали наличие на пароходе контрабандных грузов, затем начали настаивать, что суда Добровольного флота незаконно прошли через Турецкие проливы, коль скоро в это время они уже предназначались к обращению в военные крейсеры.

В развитие английского протеста последовали дальнейшие дипломатические переговоры, которые привели к совещанию у русского министра иностранных дел 23 июля. В итоге этого совещания царское правительство под давлением Англии было вынуждено прекратить крейсерские операции в Красном море; крейсеры было приказано вернуть в Россию, а захваченные пароходы освободить. [1]

Об этом обоим крейсерам были посланы телеграфные приказания.

Однако, тем временем «Днепр» и «Рион» вышли из Красного моря в Индийский океан, где один из них направился к Мадагаскару, а другой—на путь пароходов, идущих в восточном направлении, вокруг Африки, используя в качестве пловучей базы зафрахтованный пароход «Гользация».

Только в первых числах сентября, находясь в одной из бухт экваториальной восточной Африки, крейсеры были найдены английским легким крейсером, который передал им официальную телеграмму из Петербурга с приказанием возвратиться в Либаву.

Таким образом, тихоокеанское крейсерство «России», «Громобоя» и «Рюрика» (17 июля — 1 августа) совпало с самым напряженным

---

[1] «Русско-японская война», кн. 6, стр. 353-354.

периодом дипломатических британско-русских переговоров по вопросам крейсерской войны.

Поэтому нельзя приписать только одним действиям Владивостокского отряда ту шумиху, которая была поднята вокруг вопроса крейсерских операций русских.

Интересно отметить, что среди протестующих голосов в середине июля ведущая роль принадлежала англичанам.[1]

Когда же дело коснулось угрозы путей со стороны владивостокских крейсеров на Тихом океане, американские газеты, до того времени сохранявшие независимо спокойную позу, дружно присоединили свои голоса в пользу защиты безопасности морских сообщений.

Несколько сообщений американской газеты «Нью-Иорк Херальд» (парижское издание) того времени характеризуют создавшуюся вокруг этого вопроса международную обстановку:

1) «Токио. 21.7.04. Большое возбуждение господствует здесь в связи с движениями Владивостокского отряда. «Россия», «Громобой» и «Рюрик» прошли 20.7. Цугарский пролив, выйдя в Тихий океан».

2) «Нью-Иорк. 23.7. Спокойствие и независимая позиция американской прессы и публики по отношению к событиям в Красном море несколько изменились сегодня в виду возможности захвата американских судов владивостокскими крейсерами в Тихом океане».

Далее следует объяснение этому: «Из США перевозится провиант для японской армии, производятся новые многочисленные заказы на консервы, идут переговоры о закупке лошадей для японской кавалерии».

3) В номере от 25 июля приводится информация о размерах перевозок американских товаров, заказанных Японией: более 50 миллионов долларов уплочено ею в Сан-Франциско за закупленное и подлежащее перевозке из тихоокеанских портов США в Японию.

В Америке закуплены лошади, мулы, фураж, 10 миллионов банок консервированного мяса.

Американский пароход «Шоумут» компании «Бостон Стимшип», нагруженный мясом и мукой, находится сейчас в море. Страховые пошлины за перевозку через Тихий океан удвоились.

4) В этом же номере газеты приводится мнение американского специалиста по международному праву Нью-Иоркского профессора Мур, резко высказывающегося против действий русских.

К этому мнению, как сообщают, присоединяются и немцы.

5) 26 июля сообщается о потоплении русскими английского парохода «Найт Коммандер».

6) 27 июля из Вашингтона сообщают об опасениях за американский пароход «Корея» (компании «Пасифик Мейль»), на котором, кроме ценного груза, перевозится валюта на сумму в один миллион долларов.[2]

---

[1] Английскому адмиралу, командовавшему в то время Средиземноморской эскадрой, газеты приписывали (в его интервью с корреспондентами) требование признать «Днепр» и «Рион» пиратами, с вытекающими отсюда последствиями.

[2] Мальтцан называет цифру много большую: «...приблизительно 20 миллионов долларов, адресованных японскому правительству». Мальтцан в качестве основной первоочередной цели июльской операции крейсеров называет захват

И в том же номере помещено сообщение из Нью-Иорка, что сейчас не только правительство США, но и все «общественное мнение» полностью восстало против действий владивостокских крейсеров. Возбуждение в деловых кругах США достигло той же остроты, какая в дни крейсерских операций русских крейсеров Добровольного флота в Красном море наблюдалась в Англии.

Из высказываний немецкого историка можно привести следующие его взгляды, очевидно рассчитанные на соответствующую обработку части своих читателей—будущих участников крейсерских операций против Англии, предпринятых немцами в империалистическую войну 1914—1918 гг.:

«Островное японское государство, людские силы которого частично были связаны войной, у которого был затруднен благодаря этому выпуск промышленной продукции, чье финансовое положение было сильно напряжено, должно было очень болезненно реагировать на каждое препятствие его морским сообщениям. И в этом отношении там еще до войны были приняты некоторые меры. Еще в 1903 г. ввоз, например, сырого хлопка из США, настолько поднялся, что в стране образовались значительные запасы для поддержания этой отрасли промышленности без перебоев. После того как действия владивостокских крейсеров привели к ограничению ввоза, и в этой отрасли почувствовалась недостача.

В августе 1904 г. ввоз хлопка упал до 1/5 доли нормального, так что торговая палата в Токио обратилась к министерствам иностранных дел и внешней торговли с просьбой о помощи».

Помощь эта, заключает немецкий автор, была оказана в бою 14 августа 1904 г.[1]

Тот же немецкий автор в другом месте пишет:[2]

«Нельзя оспаривать, что поход принес крупный успех, не только измеряющийся прямым ущербом японской торговле, но также и вследствие возникновения вредной тревоги, которая отразилась на нейтральном судоходстве. Многие крупные английские пароходные компании тотчас же ограничили грузовое сообщение с Японией, а по временам и вовсе прекращали рейсы в Японию. Лондонские страховые общества уже 23 июля дали телеграфные указания своим агентам, чтобы те не производили никаких страховок от военного риска».

«Обстановка на Дальнем Востоке торговыми кругами рассматривалась как более опасная, нежели в Индийском океане, где соответствующие крейсерства русских пароходов Добровольного флота в это время также вызывали беспокойство. Причиной этого было правильное предвидение, что английской дипломатии удастся добиться возвращения русских вспомогательных крейсеров, вышедших из Черного моря, но на Дальнем Востоке в районах, лежащих на театре военных действий, успех решался силой оружия. С большим напряжением оттуда

этого судна, о котором, как говорит он, русскими были получены достоверные сведения. «Это судно,—сообщает Мальтцан,—вышло из С.-Франциско 12 июля и его приход в Иокогаму ожидался 28 числа того же месяца» (Мальтцан, том II, стр. 39—40).

[1] Мальтцан, т. II, стр. 279.

[2] Там же, стр. 42.

ждали известий. 29 июля газета «Таймс» в отделе, посвященном торговле, писала: «Событием дня является благополучное прибытие парохода «Корея» в Иокогаму. Судно вчера было в опасном положении и его можно было считать почти потерянным. Его прибытие улучшило виды на прибытие «Шоумута» (другого парохода, находящегося в пути из Америки и через 5 дней ожидаемого в Иокогаме). За это время русские крейсеры уже уйдут из опасения встречи с японскими боевыми кораблями».

«Обратные страховые премии для «Шоумута»,—отмечает далее Мальтцан, — сильно вздутые при первых тревожных сообщениях, после благополучного прибытия «Кореи» вновь упали, а вскоре улеглось и беспокойство».

ВЫВОДЫ.

1) На первом плане среди задач, поставленных для данного крейсерства инструкцией Скрыдлова, значились действия против войсковых транспортов, на втором—нападения на торговые суда, везущие контрабанду.

Встреча с теми и другими была возможной как на северных, так и на южных участках трассы, прочерченной крейсерами за пределами Цугарского пролива — в водах Тихого океана. Однако, больше всего объектов для нападения крейсеры могли найти в наиболее южных частях ее.

Южнее Токио, в район между Иокогамой и Кобе—вот куда надо было проникнуть Владивостокскому отряду и куда намечался его главный удар.

2) Протяженность района не допускала возможности одновременного блокирования подходов к главнейшим портам Японии (Кобе с Осака и Иокогамы с Токио). Даже одновременное наблюдение только за восточным и западным входами в Токийский залив потребовало бы разделения сил отряда. А это было сопряжено со значительным риском, ввиду близости японской базы Иокосука.

Чем меньшее пространство японского побережья оказывалось в сфере наблюдения русских крейсеров, тем бо́льшая, для увеличения числа возможных объектов их нападения (числа пароходов), требовалась продолжительность пребывания здесь отряда.

3) Соблюдение следующих двух требований было обязательным условием для успеха крейсеров. Это, во-первых, наиболее длительное сохранение маневренности, обеспечиваемое запасом топлива, и, во-вторых, соблюдение скрытности перехода к главному месту действий.

4) Прорыв в Тихий океан надо было стремиться совершить так, чтобы *в наибольшей мере использовать внезапность* и скрытность. Следовательно, если не говорить о более северных проливах, надо было прорываться через пролив Цугару *ночью* (тем более, что все маяки оказались зажженными).[1] Если бы удалось

[1] Данные о зажженных маяках у западного входа в Цугарский пролив можно было установить предварительной разведкой. Несмотря на аварию быстроходного крейсера «Богатырь», кое-какие суда во Владивостоке все-таки были. Так, 15—20 июня почти до входа в пролив доходили малые миноносцы (под командой Виноградского). Были также, правда плохонькие. транспорты («Якут» и «Камчадал» с 11,5—12-узловым ходом) и «Лена».

соблюсти это требование, число жертв русских крейсеров могло бы удвоиться, так как их призами могли сделаться не только пароходы, подходящие к Японии из открытого океана, но и выходящие из Внутреннего моря и японских портов, в том числе, возможно, и военные транспорты.

5) Каждая лишняя тонна угля у каждого крейсера давала ему 1,5—2 мили добавочного плавания. Потеря времени и топлива на мелочные операции со шхунами и каботажниками, имея перед глазами главную цель, океанские пароходы и транспорты у Токио, была неправильной.[1]

Если бы крейсеры сразу по выходе в океан не задерживались по мелочам, то за первый день океанского плавания экономическим 12-узловым ходом они оказались бы на 145 миль ближе к цели, чем это имело место фактически. За этот счет, например, от конечной точки фактического крейсерства можно было дойти также и до одного из береговых объектов западнее Токио. Или крейсеры могли продержаться лишних 10—12 часов на подходах к Токийскому заливу.[2]

6) Неожиданный для командования факт перерасхода топлива у «Громобоя» говорит о слабой дисциплине механического персонала кораблей, малой заботливости об экономной эксплоатации механизмов, о невыверенных заблаговременно расходах топлива.[3]

7) Коль скоро прорыв в Тихий океан сделался явным, а это убивало надежды на добычу в виде судов, выходящих из японских портов, было бы эффективнее дойти сначала к юго-западным воротам к Токийскому заливу, а на обратном пути от юго-восточных ворот медленно подвигаться навстречу потоку пароходов, идущих от берегов Америки.

8) Первое столь длительное крейсерство требовало особой подготовки кораблей в отношении корабельных запасов топлива. Официальный «полный» запас «России», например, определялся в 2 530 *т* (или 21% от водоизмещения в 12 000 *т*), а участника эскадры Рожественского—«Авроры»—в 1 430 *т* (т. е. те же 21% от водоизмещения в 6 700 *т*). Однако, фактически на океанские переходы при походе вокруг Африки «Аврора» принимала до 1 920 *т*,[4] что составляет 135% официального «полного» запаса. Если пропорционально увели-

---

[1] Погоня Иессена за мелкими судами может найти объяснение в тех первоначальных инструкциях, которые в начале войны были даны командованию владивостокскими крейсерами (см. «Введение»). В ней для Японского моря рекомендовалось не брезговать каботажниками, рыбачьими судами, а на побережье — маячными, метеорологическими и сигнальными станциями.

[2] Материалы архивного дела № 18 указывают, что за все крейсерство «Рюрик» стопорил машину 11 раз, а сумма времени, истраченного на все стоянки без хода, перевалила за 23 часа. Таким образом, почти сутки были истрачены на остановки, осмотры судов и пр. Очень большая доля этих суток была непроизводительно растрачена по мелочам и из-за недостаточно высокого уровня «морской практики», шлюпочного дела в частности.

[3] Как потом выяснилось, «Громобой» в своих утренних рапортах об остатке топлива преуменьшал свой запас на 110 тонн имевшегося у него (сверх кардифского угля) брикета. Используя этот припрятанный брикет, он пришел во Владивосток с запасом около 300 тонн угля.

[4] «Вокруг старого света в 1904—1905 гг.» (дневник командира «Авроры»). «Морской Сборник» № 8, 1915 г., стр. 15.

чить запас угля «России», то вместо перехода в 3 078 миль, сделанного в июльском крейсерстве, этот крейсер мог бы сделать 4 150 миль или в условиях описанного похода пробыть в море не 16, а почти 22 суток.[1]

9) Во «Введении» отмечалось отсутствие обеспеченных вспомогательных угольных баз[2] в более северных частях театра. Будь такие базы на Сахалине или в Императорской гавани (теперь Советской), дальность отхода крейсеров от Владивостока можно было бы увеличить еще миль на 500. Так же было бы избегнуто критическое положение, в которое попал отряд у Курильских островов.

Уверенность в возможности получить уголь на севере позволила бы так же, как это удалось «Арабии» и «Калхасу», выждать улучшения видимости и пройти через пролив Кунасири в Охотское море и далее.

То же самое относится к эвентуальному использованию пловучей базы — угольного транспорта.[3]

10) Крейсерские операции требуют специальной тренировки и выучки экипажей, кораблей и шлюпок, призовых партий и пр. Требуется высокая степень морской практики, так как приходится действовать на океанской волне. Несмотря на неплохие морские навыки личного состава крейсеров Тихоокеанского флота, специальная «крейсерская» подготовка на них производилась далеко недостаточно.

11) Следует отметить также недоучет русским командованием при планировании операций крейсеров особенностей морского театра, в частности, в отношении изобилия туманов у Курильской гряды, факта общеизвестного по лоциям.

---

[1] Мальтцан в цитированном выше труде выставляет в виде основной задачи тихоокеанского крейсерства Владивостокского отряда захват парохода «Корея» («Пасифик Мейль Компани»). Пароход этот ожидался в Иокогаме 28 июля. Последние же встречи отряда («Теа», «Калхас») произошли 25 июля. Усиленный запас топлива быть может отдал бы в руки русских и этот ценный приз.

[2] Корсаковский пост (ныне японский порт Отомари) на южном Сахалине с некоторым запасом местного угля никак не мог обеспечить в должной мере быстрое снабжение крейсеров. Лейтенант с «Громобоя», отводивший во Владивосток захваченную «Арабию», по возвращении охарактеризовал условия погрузки в Корсаковске на открытом рейде с небольших барж и кунгасов как совершенно неудовлетворительные. Из пяти барж только одна держалась на воде, остальные, вытащенные на берег, могли быть спущены только в высокую воду. Первые 100 тонн угля можно было получить у борта только через 6 часов, а из остальных барж — через 12 и то при условии, что они не рассохлись, будучи хранимы на берегу. (Дело ЛОЦИА № 18).

[3] Уже после того, как крейсеры вышли из Владивостока и связь с ними была потеряна, Скрыдлов 23 июля запросил по двум адресам: 1) Морское министерство, 2) князя Александра Романова о том, что сделано в смысле организации топливной базы для крейсеров особого назначения (таких же, как «Петербург» и «Смоленск»), действия которых предполагалось распространить и на юго-западную часть Тихого океана. Не смогут ли владивостокские крейсеры, — запрашивал Скрыдлов, — воспользоваться этой базой? (Дело ЛОЦИА № 18).

Здесь характерен не только запоздалый срок запроса, но и обращение по двум адресам. В труде Мальтцана указывается, что князь получил согласие царя на ведение крейсерской войны вспомогательными крейсерами без ведома морских властей. Инициаторская роль его в этом вопросе известна и из русских источников. Это еще раз подчеркивает двоевластие в системе командования.

12) Несмотря на многочисленные ошибки и недочеты, и этот поход владивостокских крейсеров следует в конечном счете считать успешным. В Японии, а также и в других странах, в кругах, заинтересованных в спекулятивной контрабандной торговле с ней, и на бирже он вызвал большое беспокойство. В Токио потянулись в министерства иностранных дел и внешней торговли депутации от промышленности, доставка сырья для которой оказалась под угрозой.

«Этот последний набег вызвал значительную панику в Японии и громкие протесты против командующего японской крейсерской эскадрой. Его дом в Токио был сожжен протестующими. Эскадра броненосных крейсеров была спешно переброшена во Внутреннее море»,[1] откуда она могла, в зависимости от обнаружения русских крейсеров, выйти или в океан через один из южных проливов (Бунго или Кии), или на запад — через Симоносекский пролив.

---

[1] Charles Ross «An outline of the Russo-Japanese war 1904, 1905», London, 1912, vol. I, p. 316. Следует отметить противоречие между этим источником и японской официальной версией (см. выше стр. 184). В последней указывается, что адмирал Камимура решил задержать русских в Желтом море у мыса Шантунг.

ГЛАВА XI

БОЙ 14 АВГУСТА 1904 г. НА ПАРАЛЛЕЛИ ФУЗАНА. ГИБЕЛЬ КРЕЙСЕРА «РЮРИК»

(Схемы 12, 13 и 14)

Общая обстановка. Последние дни июля на главном театре войны ознаменовались решительным приближением японской осадной армии к Порт-Артуру.

В течение непрерывных боев с 26 по 28 июля японцы сбили русские войска с их позиций. Ряд высот господствующих над Порт-Артурской морской базой, оказались в руках осаждающих.

Установленная на так называемых Волчьих горах японская осадная артиллерия начала с 7 августа бросать свои первые снаряды по артурскому бассейну и выходу из него.

В первый же день бомбардировки два японских снаряда попали в флагманский броненосец «Цесаревич». В адмиральской рубке «Цесаревича» был легко ранен осколком в плечо командующий Порт-Артурской эскадрой Витгефт.

В ночь на 7-е была получена телеграмма главнокомандующего с требованием скорейшего выхода эскадры во Владивосток.

Бомбардировка русских кораблей осадными орудиями продолжалась 7, 8 и 9 августа. Русские корабли один за другим стали получать повреждения.

Броненосец «Ретвизан» получил семь снарядов,[1] «Пересвет» — два снаряда.

С утра 10-го Порт-Артурская эскадра, за исключением нескольких поврежденных кораблей, начала выходить в море.

Около полудня эскадра вступила в первый в этот день артиллерийский бой с японской эскадрой, а после 16 часов во второй.

В итоге этих боев русская эскадра, потеряв своего командующего (Витгефта), была расстроена, большая часть кораблей возвратилась в Порт-Артур. Броненосец «Цесаревич», крейсеры «Аскольд» и «Диана» и несколько миноносцев укрылись в нейтральных портах и были разоружены. Крейсер «Новик», обойдя вокруг японских островов, добрался до южной оконечности о-ва Сахалин, где он, настигнутый японцами, получив в бою с ними повреждения меха-

---

[1] Один из них причинил подводную пробоину, через которую корабль принял около 500 тонн воды.

низмов, был взорван своим личным составом у поста Корсаковский (ныне японский порт Отомари).

После боя 10 августа Артурская эскадра, как организованное целое, практически перестала существовать. Дальнейшие ее действия свелись к оказанию помощи порт-артурскому гарнизону. Пушки и команды свозились на берег, где занимали места на фортах и в окопах сухопутного фронта.

Владивостокский отряд после возвращения из июльского крейсерства. Крейсеры вернулись из длительного крейсерства на тихоокеанских сообщениях Японии 1 августа и приступили к подготовке к новому походу.

Ряд дефектов в механизмах «России» и «Рюрика», долгое время не имевших надлежащего ремонта, неисправность рулевого привода у «Громобоя»—все это требовало бы более длительной стоянки во Владивостоке. Однако, при создавшейся обстановке это не было возможным.

Главное назначение крейсеров в этот период понималось командующим флотом Скрыдловым в виде «отвлечения на них части японских судов при прорыве Порт-Артурской эскадры». Поэтому он считал нужным отправить крейсеры, лишь только они будут готовы, против отряда Камимуры.

«Для успеха, — телеграфировал Скрыдлов наместнику, — крайне важно знать время выхода адмирала Витгефта».

Однако, это требование было почти невыполнимым. Как это уже мы видели в предыдущих главах, отсутствие быстрой связи с того момента, когда Порт-Артур был отрезан японскими войсками, было одним из наиболее слабых звеньев в планировании морских операций русских. Еще перед июльским походом крейсеров в Тихий океан 11 июля Скрыдлов телеграфировал наместнику, что точная договоренность между Владивостокской и Порт-Артурской эскадрами невозможна, вследствие отсутствия прямых сообщений, но «тем не менее Владивостоку необходимо знать, хотя бы в общих чертах, план адмирала Витгефта и время предположенного выхода. . . .»

Адмирал Скрыдлов полагал, что деятельность Владивостокского отряда должна заключаться в отвлечении на себя эскадры Камимуры путем соприкосновения с ней, хотя бы для этого пришлось итти в Желтое море, чтобы при прорыве адмирала Витгефта Камимура был без угля, а его миноносцы или уничтожены, или измучены.

На эту телеграмму наместник в свое время (12 июля) ответил, что вследствие большой пробоины исправление броненосца «Севастополь» (подрыв на мине. — В. Е.) предполагается окончить около 22 июля, что выход эскадры не может состояться ранее 23 июля «за исключением случая, если бы чрезвычайные обстоятельства заставили эскадру выйти, не ожидая готовности «Севастополя». [1]

Теперь эти чрезвычайные обстоятельства, в виде снарядов японской осадной артиллерии, наступили.

---

[1] «Севастополь» все-таки успел зачинить свою пробоину. Зато оказался подорванным на японской мине единственный в эскадре броненосный крейсер «Баян».

11 августа Скрыдлов получил телеграфный приказ наместника о высылке крейсеров:

«Эскадра вышла в море, сражается с неприятелем, вышлите крейсеры в Корейский пролив».

Из телеграммы не были известны ни точное время выхода эскадры, ни твердые намерения Витгефта. Отсюда—неопределенность условий встречи его с Владивостокским отрядом, нашедшая отражение в полученной Иессеном инструкции. Отсюда, в известной степени, и последствия в виде происшедшего через два дня боя русских крейсеров с превосходными силами японцев, закончившегося гибелью «Рюрика».

Инструкция, данная Иессену Скрыдловым, говорила следующее:

1. «Весьма экстренной и секретной телеграммой № 2665 от 29-го июля, отправленной из Мукдена в 8 часов утра (по петербургскому времени), наместник сообщил мне следующее: «Эскадра вышла в море, сражается с неприятелем. Вышлите крейсеры в Корейский пролив».

2. Неизвестность намерений адмирала Витгефта, т. е. прорываться ли во Владивосток или возвратиться после боя в Порт-Артур, а равно и неизвестность времени выхода эскадры из Порт-Артура делают затруднительным определить, может ли вообще и если может, то в какое время произойти встреча вверенного Вам отряда с эскадрою адмирала Витгефта.

3. Цель посылки вверенного Вам отряда состоит в следовании на соединение и на помощь эскадре адмирала Витгефта, по присоединении к которой имеете поступить под его команду.

4. Момент отправления телеграммы 8 часов утра петербургского времени (соответствует 2 часам дня местного владивостокского времени) показывает, что если бы адмирал Витгефт и вышел во Владивосток в момент отправления телеграммы, а не ранее, он пройдет Корейский пролив на север ранее, чем вверенный Вам отряд подойдет к проливу с севера, почему встреча Ваша при таких условиях может произойти только к северу от Корейского пролива.

Более вероятно, что адмирал Витгефт вышел значительно ранее отправления телеграммы, почему, если он направился во Владивосток. то находится в Японском море и на пути к названному порту. Отсутствие адмирала Витгефта на названном пути должно служить указанием, что или адмирал Витгефт вовсе не вышел, или направился по неизвестному, необычному пути.

5. Исполняя, положенное в основание возложенного на Вас поручения, требование — итти навстречу адмиралу Витгефту и не имея основания встретиться с ним к югу от Корейского пролива, Вы в случае, если не встретите адмирала Витгефта до параллели Фузана, далее к югу итти не должны.

6. К параллели Фузана следует подойти рано утром и крейсеровать на этой параллели на пути судов, идущих на север до 3—4 часов пополудни, после чего полным 15—17-узловым ходом возвращаться во Владивосток.

7. Если около Фузана усмотрите эскадру адмирала Камимуры, то, не вступая с ней в бой, должны отвлекать ее на север в погоне за собою.

8. В случае, если за неприятелем обнаружится преимущество в ходе, предоставляется выбросить за борт часть топлива и пресной воды.

10. Никакими посторонними задачами, кроме чисто военных, Вы не должны отвлекаться.

11. Основные взгляды и требования мои известны из моих предшествующих инструкций Вам и адмиралу Безобразову.

12. В случаях, не предусмотренных этой инструкцией, имеете поступить наилучшим образом на основании Вашей обширной морской опытности».

Выход крейсеров из Владивостока и поход к месту боя

Указанная выше телеграмма наместника на имя Скрыдлова (в ночь на 11 августа) о выходе Порт-Артурской эскадры и ее бое с японским флотом застала Владивостокский отряд в состоянии неподготовленности к выходу в море: «Громобой», чинивший рулевой привод, находился в суточной готовности, «Рюрик», у которого были разобраны холодильники,— в двенадцатичасовой. Приступили к форсированным работам.

В 2 часа ночи (на 12-е) командующий отрядом получил инструкцию командующего и, одновременно, копию телеграммы командира порта из Порт-Артура о том, что эскадра вышла во Владивосток 10 августа.

Снявшись с якоря в пять часов утра 12 августа, отряд, к началу десятого часа, пройдя через Амурский залив по протраленному створу, отпустил сопровождавшие его миноносцы и вышел в открытое море.

В 9 ч. 30 м., державшееся до этого момента в тайне от корабельного личного состава, известие о выходе Порт-Артурской эскадры было сообщено сигналом с флагманского крейсера. Выйдя навстречу Витгефту, Иессен должен был спланировать свое движение на юг, имея лишь указанное неточное сообщение о выходе эскадры 10 августа.

Рассчитав, что момент утренней полной воды в этот день для Порт-Артура соответствовал 9 ч. 30 м., он пришел к заключению, что эскадра тронулась в путь в полдень 10-го. Проложив по карте предполагаемый путь эскадры и принимая различные возможные средние ее скорости, а свою скорость считая за 12 узлов, он рассчитал (схема 12), что в случае 12-узлового хода артурских кораблей встреча с ними может произойти в 13 часов 13 августа в районе о-ва Мацу сима (Дажеелет), а при условии меньших скоростей их—соответственно южнее (как это и показано на схеме). Так, при скорости 11 узлов встреча могла иметь место приблизительно на параллели 37°, при 10 узлах — в широте о-ва Оки, а при 9 — в расстоянии около 70 миль от северной оконечности Цусимы. В этом пункте отряд должен был находиться сейчас же после полуночи на 14-е.

Конечной южной точкой похода предполагалась параллель Фузана, на которую по расчетам отряд должен был притти в 5 часов утра 14 августа.

Проложив курс, считавшийся наиболее вероятным для перехода во Владивосток эскадры Витгефта (от о-ва Цусима к о-ву Аскольд),

отряд направился ей навстречу курсом 196°, следуя в течение светлого времени 12 августа в строе фронта с промежутками между кораблями в 20 каб.

На ночь крейсеры перестроились в кильватерную колонну, а с рассветом следующего дня опять пошли строем фронта, увеличив интервалы сначала до 30, а затем до 50 каб.

Незадолго до полудня на горизонте впереди курса была обнаружена парусная шхуна. В соответствии с инструкцией ее оставили без внимания.

Несмотря на ясное небо, горизонт к востоку был застлан мглой, и о-в Мацу сима «казался облаком». Его траверз прошли в 13 ч. 30 м.—в расстоянии 15 миль от острова.

Незадолго до этого, считаясь с возможной встречей тумана, Иессен с «России» по радио дает следующие указания остальным двум крейсерам:

«В случае тумана немедленно вступить в кильватер «России», которая неизменно сохранит свой курс и ход, и показывать свои позывные свистками. В случае разлучения итти до параллели Фузана, затем повернуть обратно во Владивосток, куда итти 15-узловым ходом».

Перед наступлением темноты, около 13 часов, отряд опять перестроился в кильватерную колонну, начал разводить пары во всех котлах, лег на курс S и уменьшил ход до 7 узлов.

Наступила ясная ночь; погода была почти штилевой.

В течение истекшего дня в котельном отделении «России» произошло повреждение. Сломался клинкет, а вследствие этого четыре из 32 котлов крейсера оказались выведенными из строя. Авария по непонятной причине осталась недоведенной до сведения командующего отрядом и его штаба. Случай сделался известным только во время боя или даже после него.[1]

К исправлению повреждения не было приложено достаточно энергии, в результате чего в последовавшем вскоре бое мощность механизмов флагманского корабля была снижена на 12%. Это сказалось соответственно и на скорости полного его хода.

Общий ход боя 14 августа

(Схема 13)

В полночь отряд находился в широте 35°40′ N и долготе — 130°02′ Ost. В 4 ч. 30 м., дойдя до параллели Фузана, крейсеры повернули на W, намереваясь поджидать на этом курсе появления эскадры Витгефта.

Начинало светать, и минут через десять после поворота, на 2 румба впереди траверза показались силуэты четырех кораблей. После минутных предположений, что это корабли Порт-Артурской эскадры, наступило разочарование. Среди них в первую очередь был распознан характерный силуэт крейсера «Адзума», а затем и остальные три крейсера Камимуры. Головным шел «Идзумо» (флаг японского адми-

[1] Исторический журнал крейсера «Россия», стр. 215-216.

рала), вторым «Токива», третьим «Адзума», концевым «Ивате» (см. рис. 21).

Неприятель был около 8 миль к северу от русского отряда и лежал на приблизительно параллельном курсе с русскими крейсерами.

Продолжать итти вестовым курсом — значило приближаться к корейскому берегу и порту Фузан, расстояние до которого было около 40 миль.

Пытаться избежать боя можно было отступлением на юг в сторону о-ва Цусима. Однако, не было никакой уверенности в том, что там не окажутся новые подкрепления противника, и без того уже превосходившего три русских крейсера по числу кораблей, силе артиллерийского вооружения, мощности бронирования и скорости.

На отряде пробили боевую тревогу, и флагманский крейсер, а за ним и остальные последовательно повернули на обратный курс, постепенно увеличивая ход до полного.

То, что было сравнительно легко сделать «России» и «Громобою» с их водотрубными котлами, считалось невозможным для «Рюрика». Поэтому флагманский крейсер увеличивал скорость постепенно.

В 4 ч. 45 м. на «России» было принято радио: «Воспрепятствуем русским пройти далее, будет дан бой, нужно еще 2 судна; проход русским загражден по флангу с южной стороны».

Первая фаза боя. Поворот русских на курс Ost был окончен в 5 часов. Через 5 минут повернул на обратный курс и Камимура. В это время расстояние между противниками уменьшилось до 60—65 каб., и японцы открыли огонь. За короткой пристрелкой последовал интенсивный огонь на поражение.

В 5 ч. 18 м. и русские крейсеры, подняв стеньговые флаги, стали отвечать из 203-*мм* орудий с дистанции около 60 каб. Для 152-*мм* артиллерии открытие огня за дальностью расстояния было пока еще невозможно, однако, вскоре начали стрелять и они.

В 5 ч. 10 м. ход был увеличен до 15 узлов.

Увеличил ход и противник, причем флагманский «Идзумо» временно оторвался от остальных на 8—10 каб. Вскоре после этого на концевом «Ивате», а затем и на его переднем мателоте наблюдался взрыв, вызвавший на «России» громкое «ура».

«Рюрик», поднявший очевидно пары в котлах, начал нажимать. «Громобой», задерживаемый «Россией», которая вследствие выхода из строя четырех котлов шла пониженной скоростью, в свою очередь не мог развить полной скорости. Поэтому «Рюрик» в течение некоторого срока держался чуть ли не на траверзе правого (нестреляющего) борта «Громобоя».

Уже в 5 ч. 20 м. обстрел противником всех русских крейсеров стал давать ощутительные результаты.

Японские снаряды обнаружили сильное фугасное действие, разрываясь на бесчисленное число мелких осколков и поражая личный состав плохо бронированных русских крейсеров.

Особенно тяжело отзывались они на концевом «Рюрике», наиболее старом, имевшем большое количество деревянных частей.

В 5 ч. 20 м. в носовую часть его попало несколько снарядов, вызвавших крупные, хотя и кратковременные пожары. Было видно,

как взрывы японских снарядов, попавших в «Рюрик», высоко взбрасывали громадные столбы огня и дыма, осколков, обломков палубы и т. д.[1]

Следуя движению русских, через несколько минут соответственно повернул параллельно русскому отряду и отряд Камимуры. На этом галсе стало вполне ощутимым преимущество в ходе противника. Ход отряда должен был быть не менее 17 узлов, а между тем «Рюрик», идя все время несколько правее кильватерной линии русских крейсеров, продолжал нагонять своего переднего мателота.

Сказывалась, очевидно, уменьшенная скорость хода «России».

В 5 ч. 23 м. на «России» вдруг резко упало число оборотов.

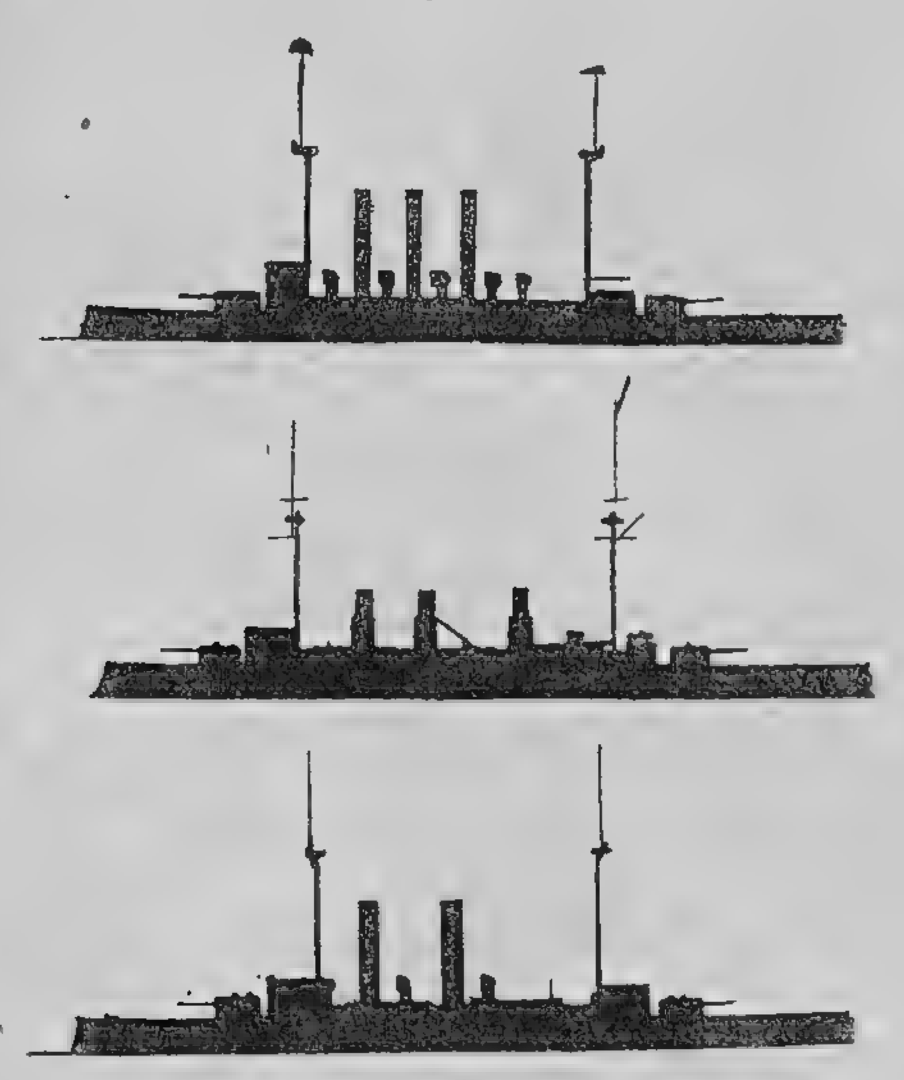


Рис. 21. Силуэты японских броненосных крейсеров. Сверху вниз: «Ивате», «Адзума», «Токива».

Командир «Громобоя» отмечал позднее в своем рапорте, что ему, во избежание столкновения со своим мателотом, пришлось резко повернуть влево до курсового угла на противника, близкого к 45°.

Резкое уменьшение хода «России», повидимому, совпадало с попаданием 203-*мм* снаряда в его кормовую трубу. Снаряд, войдя в трубу с левого борта, раскрыл правую сторону трубы настолько, что

---

[1] В главе «Материальная часть русского флота» проводятся данные об английских опытовых стрельбах по броненосцу «Беляиль» («Belisle»). Во введении имеется отзыв английского ежегодника «Брассей» о боевых качествах русского «Рюрика» (см. стр. 8). То, что говорится здесь об эффекте действия по нему японских снарядов, должно быть сопоставлено с этими данными и отзывом иностранцев.

около половины всей цилиндрической поверхности ее перестала выполнять свое назначение дымоотвода и усилителя тяги, (рис. 22). Кроме того, осколками этого снаряда, проникшими через дымоходы в кочегарку, были разбиты несколько водогрейных трубок в одном котле кормовой кочегарки.

В скором времени то же самое произошло еще в двух котлах третьей кочегарки.

«Рюрик», видимо в этот же момент, получил подводную пробоину в корме, пока не помешавшую ему, однако, продолжать управлять рулем.

Движение Иессена на восток, начатое отрядом в 5 часов, было изменено на 20° к зюйду в 5 ч. 36 м., когда появившийся незадолго до этого японский крейсер «Нанива», направляющийся русскому отряду на пересечку, сблизился настолько, что начал стрелять по «Рюрику». Это изменение курса Иессен объясняет необходимостью отогнать «Наниву» левой носовой 203-*мм* пушкой флагманского крейсера, а для этого надо было ввести японский крейсер в угол ее обстрела. На японской схеме этот полуповорот соответствует 5 ч. 40 м.

К этому времени левый борт русских крейсеров уже изрядно пострадал от огня противника; некоторые орудия этого борта сами вышли из строя,[1] вследствие поломок механизмов вертикальной наводки.

Намереваясь лечь на обратный курс путем поворота вправо (от противника), Иессен в данный момент не мог этого сделать, так как поворот мог привести к столкновению с «Рюриком», который попрежнему шел справа от колонны остальных крейсеров и впереди своего места в походном строе.

Поэтому на «России» был поднят сигнал: «Рюрику» меньше ход», через пять минут второй: «Рюрику» — вступить в строй», а в 6 часов было приказано флагманскому крейсеру ворочать вправо.

В итоге этих сигналов произошло следующее:

1) «Рюрик» сначала уменьшил ход до малого, а затем (судя по рапорту Иессена), повидимому, застопорил даже машины, держа все это время корму к неприятелю[2] (разрядка наша. — В. Е.).

2) Быстрый переход отряда на новый курс все-таки не вышел. Слишком велик был риск столкновения с «Рюриком».

3) Замедлившийся поворот отряда не мог не повредить стрельбе русских крейсеров.

4) Наоборот, японцы использовали этот момент с выгодой для себя. Расстояние между сражающимися было в это время около 40 каб., и сосредоточенный огонь их наносил тяжелые поражения русским крейсерам и особенно «Рюрику».

Очевидно, что приблизительно в это время им были получены серьезные повреждения, приведшие в конце концов к полной потере способности управления рулем.[3]

---

[1] См. гл. XII.
[2] Из рапорта Иессена Скрыдлову после боя.
[3] См. об этом ниже в разделе «Бой и гибель «Рюрика».

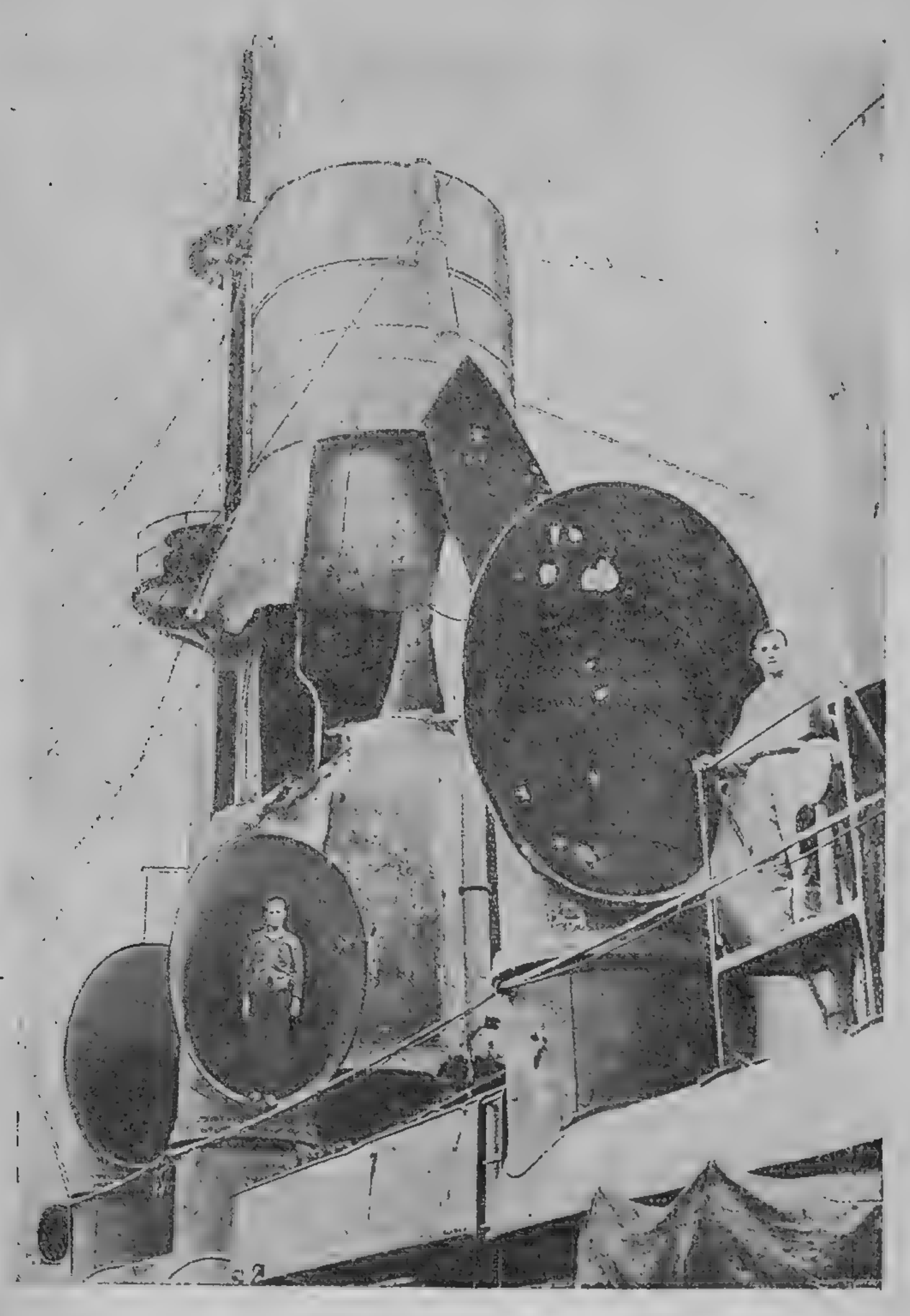


Рис. 22. Разбитая в бою 14 августа 1904 г. кормовая труба «России».

«Вскоре после поворота отряда, — пишет Иессен, — заметили, что «Рюрик» сильно отстает и, повидимому, не мог удерживать своего места в строе». Он стал поворачивать носом к неприятелю, причем в это время огонь японцев сконцентрировался преимущественно по нему. На сигнал «Все ли благополучно?» долго не было ответа.

Ясно стало, что с «Рюриком» неладно; в 6 ч. 28 м. он поднял сигнал: «Руль не действует».

Оба других русских крейсера, продержавшись на норд-вестовом курсе около 40 минут, отдалились от поврежденного «Рюрика» на 20—30 каб.

Хотя курсом в северо-западном направлении Иессен и надеялся «прорваться в Японское море вдоль корейского берега», пришлось поворачивать назад к поврежденному товарищу. Сигнал «России» — «Рюрику»: «Управляйтесь машинами» был, конечно, бесполезен. «Рюрик», получив несколько японских снарядов в корму, имел затопленными румпельное и рулевое отделения, разбитые рулевые приводы. Руль оказался в положении «право на борт».[1] Видно было, как, пытаясь удержаться на курсе, крейсер время от времени давал задний ход левой машине.[2]

Вторая фаза боя. С поворотом в 6 ч. 38 м. двух русских крейсеров в зюйд-остовую четверть к «Рюрику» можно считать начавшейся вторую фазу боя.

Она выражалась в том, что лишившийся возможности управляться «Рюрик» описывал одну за другой неправильные циркуляции, будучи усиленно обстреливаем сосредоточенным огнем противника.

Маневрирование «России» и «Громобоя», связанные в эту фазу боя идеей выручки поврежденного «Рюрика», выразилось в виде неоднократных возвращений к нему и даже циркуляции вокруг подбитого крейсера. Частые перемены курсов и вытекающие отсюда сравнительно короткие галсы (с 6 ч. 38 м. до 8 ч. 25 м.—шесть резких поворотов, а наидлиннейший галс—7,5 миль) ухудшили стрельбу русских кораблей.

Эта фаза оказалась очень выгодной для японцев. Они, хотя тоже часто меняли курс, но при уменьшившейся до 30 каб. дистанции могли сосредоточить губительный для русских огонь *своей сравнительно неповрежденной артиллерии* по всем трем русским крейсерам. При этом случалось, что снаряды, падавшие с недолетом или перелетом по отношению к цели, для которой они предназначались, попадали в створящийся с ней другой русский крейсер.

---

[1] Во времена русско-японской войны это положение называлось по-старинному «лево на борт», что соответствовало положению румпеля влево и повороту корабля на переднем ходу *вправо*.

[2] «С крейсером «Рюрик» в этом бою,—писали в немецком справочнике «Nauticus« за 1906 г.,—произошло как раз то, что ему предсказывали еще за 15 лет до боя, когда впервые ознакомились с его чертежами. Его совершенно незащищенная артиллерия была быстро выведена из строя при огромных потерях в прислуге. Попадание снаряда в рулевое отделение, защищавшееся, кстати сказать, не поясной броней, а только броневой палубой, решило судьбу крейсера» («Артиллерия и броня в русско-японскую войну», перевод из «Nauticus» 1906 г., СПБ, 1912 г.).

Эта фаза боя была очень тяжелой для «России».

В 7 часов под полубак «России» почти одновременно влетело несколько снарядов, произведших сильный пожар. Заготовленные у орудий под полубаком боеприпасы (кокоры с порохом и патроны) воспламенились. Языки пламени бушевавшего под полубаком пожара вырывались из орудийных портов, иллюминаторов и сорванных взрывом дверей, выходивших из-под полубака на шкафут. Все, находившееся на полубаке, с боевой рубкой и командным постом включительно, оказалось окруженным со всех трех сторон стенами огня и дыма. Так как ветер в этот момент дул с кормы, огонь и дым, вырывавшиеся из дверей и иллюминаторов задней стенки полубака, несло на боевую рубку; в ней и около нее стало почти невозможно дышать.[1] Чтобы облегчить положение находившихся в рубке, пришлось круто изменить курс на 14 румбов вправо (см. на схеме 13 петлю, соответствующую моменту 7 часов). Этим вынужденным маневром сохранили возможность управления из главного командного поста.

Частые изменения курсов русского отряда не сопровождались немедленным поворотом противника. Наоборот, следует предположить, что японцы, пристрелявшиеся к русским крейсерам, сознательно оставались на прежнем курсе для нанесения русским крейсерам наиболее интенсивных повреждений, и только затем, видя, что «Россия» и «Громобой» получают некоторые шансы отрыва от них, поворачивали в свою очередь.[2]

Пожар на «России» был непродолжительным. Минут через пять (очевидно после того, как выгорел главный источник огня — порох открытых зарядов) огонь несколько ослаб и под полубак, опустошенный взрывами и пожаром, опять вбежало несколько человек. Героическими усилиями им удалось справиться с все еще бушевавшим огнем.

Около 7 ч. 12 м. в боевой рубке «России» сложилось впечатление, что «Рюрик» стал понемногу справляться с рулем, так как лучше удерживался на румбе. Поэтому ему подняли сначала сигнал «итти полным ходом», а затем «Владивосток». Сигналы эти были им отрепетованы.

Непрерывный бой продолжался уже более двух с половиной часов. На «России» были жестоко разбиты три дымовые трубы. Из

---

[1] Один из участников боя, находившийся около боевой рубки на полубаке, пишет: «Пожар был настолько силен, что все стоявшие в боевой рубке чуть не задохлись; я, стоя на воздухе у рубки, избавился от обморока только тем, что побежал на самый нос и только там отдышался».

[2] В рукописи Щербатова этот момент объяснен иными предположениями: «Судя по плану боя, почти на полных 32 румба поворот, сделанный «Россией» и «Громобоем», не заставил неприятеля менять свой курс и в виду неясности маневра наших крейсеров японцы продолжали итти своим прежним курсом. Затем, однако, заметив, что «Россия», справившись с пожаром, продолжает итти курсом, близким к осту, сближаясь с ним, японцы в 7 ч. 10 м. начали склоняться на курс, параллельный отряду, но уже в это время они были значительно южнее наших крейсеров, вследствие чего, по совершении поворота нашими крейсерами, в 7 ч. 20 м. они оказались значительно позади — на раковине у отряда».

В следующем разделе главы (см. «Действия японских крейсеров») приведены японские объяснения маневра адмирала Камимуры, систематически повторявшегося им при каждом повороте русских.

строя, сверх четырех котлов, не действовавших еще с предыдущего дня, осколками снарядов неприятеля было выведено еще три котла. Ход корабля уменьшился. И на «России» и на «Громобое» была значительно ослаблена артиллерия, личный состав понес значительные потери. На «Громобое» был ранен командир, на «России» убит старший офицер.

Оба крейсера через несколько минут (7 ч. 20 м.) повернули на норд-вест в расчете, что это даст возможность оторваться от противника.

Продвигаясь теперь этим курсом, русские крейсеры вновь отдалялись от «Рюрика». Параллельным курсом, нагоняя и обгоняя отряд, двигался и продолжал бой Камимура.

Незадолго до 8 часов, по русской версии,[1] японские броненосные крейсеры повернули опять к «Рюрику». Поэтому Иессен вслед за неприятелем также пошел к нему (лег на курс в юго-восточную четверть параллельно эскадре Камимуры).

Приближаясь к «Рюрику», читаем мы в рукописи Щербатова (л. 189), увидели: «что он имеет сильный бурун под носом, почему, предполагая, что он имеет большой ход, адмирал поднял ему сигнал «итти во Владивосток», который он опять отрепетовал».

Это было в 8 ч. 10 м. Последняя попытка помочь поврежденному крейсеру была сделана. Она вызвала новое усиление огня японских броненосных крейсеров по «России» и «Громобою».

«Опять начался жестокий бой (пишет японский историк). «Идзумо» стрелял главным образом по «России», «Адзумо» — и по «России» и по «Громобою», «Токива», смотря по обстоятельствам, — по всем трем судам, «Ивате» же стрелял специально по «Рюрику».[2]

В 8 ч. 25 м. Иессен повернул на курс 300° и более к «Рюрику» не возвращался.

Неприятельские броненосные крейсеры также повернули и продолжали преследование русского отряда, лежа на параллельном с ним курсе.

У «Рюрика» остались два крейсера типа «Нанива».

Факт оставления поврежденного русского корабля своими двумя товарищами в свое время вызвал разнообразные толки и критику, а в официальных донесениях о бое 14 августа последовал ряд попыток реабилитации этого, якобы «позорного», случая.

Иессен мотивировал свой поворот на север намерением «отвлечь от «Рюрика» броненосные крейсеры».

Командир крейсера «Россия» ссылался на надежду, что «Рюрик», в это время «бойко отстреливавшийся от двух сравнительно слабых противников, сможет справиться с повреждением руля».

Флагманский штурман отряда (он же старший штурман «России»), повидимому, более объективно излагает случившееся:

---

[1] Ниже указывается, что между русской и японской схемами маневрирования сторон в бою имеются значительные разногласия. Они особенно велики для второй фазы боя, во время которой маневрирование сторон было более сложным; на русских крейсерах боевая обстановка этой фазы затрудняла систематическое наблюдение за противником и точное ведение прокладки.

[2] «Описание военных действий на море в 37—38 гг. Мейдзи», т. 3, стр. 62-63.

«Таким образом продолжали держаться около «Рюрика» до половины девятого, когда было доложено, что у нас остаются неподбитыми (правильнее сказать «действующими». — В. Е.) только 2—6" орудия правого борта и три левого, а все торпедные аппараты испорчены, легли на курс NNW; 4 японских броненосных крейсера также повернули на параллельный нам курс, около «Рюрика» же остались крейсеры 2-го класса. Явилась надежда, что он, страдая меньше от огня неприятеля, исправит руль и направится за нами».

Наконец, в флагманском журнале записано: «8 ч. 20 м., подойдя к «Рюрику» на 1,5 мили, видя, что «Рюрик», повидимому, не справляется со своими повреждениями, удерживается на месте, все время ворочаясь вправо, что на «России» и «Громобое» сильные повреждения, сбито много орудий, есть пробоины у ватерлинии, решено итти во Владивосток, стараясь оттянуть главные силы неприятеля с собой».

Этим отходом от «Рюрика» закончилась вторая фаза боя отряда крейсеров.

Третья фаза боя. Взяв в 8 ч. 25 м. курс 300°, «Россия» и «Громобой» действительно отвлекли на себя броненосные крейсеры противника. Однако, для продолжения боя с «Рюриком» остались, как отмечалось выше, японские легкие крейсеры—«Нанива» и «Такачихо».

«Так как оба они, — отмечает японский историк, — в 7 ч. 50 м. подошли к «Рюрику», то адмирал Камимура пустился в погоню за двумя крейсерами».

Бой теперь продолжался на параллельных курсах.

«Во все время боя артиллерийские офицеры крейсера («Россия».—В. Е.) под огнем лично исправляли подъемные механизмы, часто заменяя отдельные их части таковыми же снятыми с орудий, выведенных вовсе из строя, но исправленные наскоро механизмы снова быстро портились.[1]

На этом галсе на «России» остались на правом стреляющем борту вполне исправных лишь одно кормовое 203-*мм* и одно 152-*мм* орудия, два других 152-*мм* действовали лишь временами, причем вертикальная наводка одного из них производилась при помощи талей и гандшпугов. Поэтому было приказано открыть огонь всеми 75-*мм* орудиями правого борта, тем более, что расстояние все время было меньше 40 каб., а иногда доходило до 30.

Курс двух русских крейсеров приближал их к корейскому берегу. Адмирал Иессен, дабы избежать опасности быть прижатым к нему, делал попытки склоняться вправо, идя таким образом на сближение с противником. Однако, японцы предпочитали расстреливать русские крейсеры с расстояний, на которых они имели явное превосходство в силах: соблюдая осторожность, они избегали сближения и соответственно отклонялись и сами вправо.

Лишь в последние полчаса боя, зная, очевидно, о неизбежной вскоре необходимости его окончить, Камимура более не отвернул при попытке русских изменить курс вправо. Поэтому русские крейсеры, «чтобы сбить пристрелку противника», несколько увеличили расстояние, склонившись слегка влево.

---

[1] Рапорт Иессена.

«Бой на этом галсе,—пишет Иессен,—был самый ожесточенный».

Огонь японцев стал особенно интенсивным во вторую половину десятого часа утра, когда расстояние между обоими отрядами опять уменьшилось до 30 каб.

И вдруг совершенно неожиданно для русских, в 9 ч. 50 м. головной крейсер противника, а за ним и остальные три круто повернули вправо и легли на обратный курс.

Прекратив огонь, японцы отказались от погони.

Этим закончилась для «России» и «Громобоя» третья и последняя фаза пятичасового непрерывного артиллерийского боя с крейсерами адмирала Камимуры.

Финал его, произведенный по инициативе японцев, был для русских совершенно неожиданным.

Японский историк следующими словами объясняет причины его: [1]

«К 9 час. 50 мин. огонь неприятеля значительно ослабел, стреляли всего лишь из нескольких пушек и на нем то и дело возникали пожары. Таким образом к 10 часам утра наши суда преследовали неприятеля и вели бой уже в продолжение нескольких часов, почему особенно прислуга у орудий была утомлена, скорость стрельбы уменьшилась, старались лишь попадать наверняка.

В это время адмирал Камимура, получив донесение, что на «Идзумо» нехватает снарядов и, сверх того видя, что хотя огонь неприятеля ослабел, но скорость хода нисколько не уменьшилась, решил, что лучше оставшимися снарядами потопить «Рюрика».

В 10 ч. 30 м. японская эскадра скрылась за горизонтом; русские крейсеры продолжали итти курсом на Владивосток.

Бой и гибель крейсера «Рюрик». Тем временем на «Рюрике» происходило следующее: в седьмом часу утра [2] неприятельским сна-

---

[1] «Описание военных действий на море в 37-38 гг. Мейдзи», т. 3, стр. 63.

[2] Составлено по донесению последнего, вступившего в должность командира крейсера лейтенанта Иванова, приведенному в «Русско-японской войне», Документы, отд. II, кн. 1, изд. 1910 г. стр. 204—205.

Это донесение составлено им в плену, очевидно, по памяти, так как все оставшиеся в живых с «Рюрика», в том числе и Иванов, после гибели корабля пробыли некоторое время в воде и никакой документации с собой захватить не могли. Отсюда, между прочим, неверны в этом донесении моменты по часам. Фактически повреждение руля «Рюрика» было не в восьмом, а в седьмом часу, гибель же крейсера зарегистрирована японцами в 10 ч. 30 м. (по владивостокскому времени), а не в конце двенадцатого часа, как это упоминается в донесении.

Обстоятельства, приведшие к потери «Рюриком» возможности управляться, более подробно изложены у Кладо (справочник «Военные флоты и справочная книжка на 1906 год», приложение: «Очерки военных действий на море во время русско-японской войны», стр. 48) следующими словами:

«В самом начале боя были ранены командир, старший офицер и повреждены рулевые приводы в боевой рубке, вследствие чего пришлось перенести управление крейсером в рулевое отделение — на боевой штурвал. Но вслед затем, вследствие нескольких подводных пробоин в корме, грозивших прекращением кормовой подачи, пришлось задраить рулевое отделение, наполнявшееся водой, и, следовательно, отказаться от управления рулем. Поэтому поставили руль прямо и начали управляться машинами. Но очень скоро крейсер вдруг бросился вправо и перестал быть послушным управлению машин, все время имея стремление к циркуляции вправо, несмотря на полный назад левой машины. По предположению командира в задраенное румпельное отделение, вероятно, попал новый снаряд и заклинил руль в положении... на борт».

рядом был поврежден руль, оставшийся положенным на борт. Так как подводной пробоиной затопило румпельное и рулевое отделения и одновременно с этим была перебита вся рулевая проводка, то управление машинами, вследствие положения руля, было крайне затруднительно. Крейсер не мог следовать сигналу адмирала итти полным ходом за уходящими крейсерами «Россия» и «Громобой», ведущими бой с четырьмя броненосными крейсерами, отстал и принял бой с подошедшими вновь двумя крейсерами «Такачихо» и «Нанива». Последние, пользуясь затруднительным положением управления противника, держали его под продольным огнем справа и наносили большие повреждения. Попытка «Рюрика» таранить их была замечена японцами и они легко уклонились.

Огонь русского корабля постепенно ослабевал и в начале одиннадцатого часа дня прекратился совершенно. К этому времени все орудия были подбиты, была большая убыль в личном составе. Из единственного уцелевшего аппарата была выпущена торпеда, но она не достигла цели; остальные аппараты были разбиты. Командир и старший офицер были смертельно ранены в самом начале боя. Из 22 офицеров убиты и умерли от ран шесть, ранено девять, остались невредимыми семь. Из 800 человек команды 200 было убитых, раненых тяжело и легко 278.

Не имея возможности управляться из-за порчи руля и перебитых главных паровых труб, уйти от неприятеля крейсер не мог. Ввиду приближения четырех японских броненосных крейсеров, возвращавшихся из погони за русскими крейсерами и появившихся еще трех японских крейсеров 2-го класса с пятью миноносцами, лейтенант Иванов, в этот момент командовавший крейсером, решил взорвать корабль. Попытка, однако, не удалась, так как часть бикфордовых шнуров была уничтожена в боевой рубке взрывом снаряда, а другая находилась в затопленном рулевом отделении; поэтому было приказано затопить крейсер, открыв кингстоны. Это и было исполнено механиками. Оставшееся до погружения крейсера время было посвящено на спасение раненых.

Вскоре по прекращении огня с «Рюрика» перестал стрелять и неприятель. В это время к месту агонии русского крейсера подошли, кроме упомянутых двух японских крейсеров, еще три легких — «Ниитака», «Цусима» и «Чихайя», а вслед за ними броненосные адмирала Камимура и миноносцы. В половине одиннадцатого «Рюрик» пошел ко дну, а всплывшие люди были подобраны неприятельскими кораблями и перевезены в Сасебо. Всего было спасено и взято в плен 625 человек, из которых 230 раненых.[1]

Бой устарелого и плохо бронированного «Рюрика» сначала в общем строе с двумя другими русскими крейсерами против броненосных крейсеров Камимуры, а затем в уже беспомощном состоянии, без руля, с крейсерами «Нанива» и «Такачихо» был оценен как образец доблестного поведения не только русскими, но и рядом иностранных авторов.

---

[1] Не все оказавшиеся в воде люди были спасены. Так погиб старший механик «Рюрика» и некоторые другие.

Даже в японском официальном труде отмечается:

«Несмотря на то, что руль был уже поврежден и перебиты рулевые приводы, так что судно потеряло способность управляться, крейсер все еще продолжал доблестное сопротивление. С японских судов сыпался град снарядов; оба мостика были сбиты, мачты повалены, не было ни одного живого места, куда не попали бы снаряды; большая часть бывшей на верхней палубе команды была или убита или ранена, орудия одно за другим были подбиты и могли действовать едва лишь несколько штук. Четыре котла было разбито и из них валил пар. В рулевое отделение проникла вода и крейсер понемногу садился кормой.»[1]

Про первые часы боя с «Рюриком» крейсеров «Нанива» и «Такачихо» тем же источником приводятся следующие подробности:

«Рюрик», будучи атакован вторым боевым отрядом, одно время почти остановился и огонь с него значительно ослабел, но как только 2-й боевой отряд ушел и к нему подошли «Нанива» и «Такачихо», силы его как будто бы вернулись и он пошел было на север скоростью от 8 до 12 узлов.

Встретив преследование двух наших судов, он описывал круги, пытаясь от них удалиться, и оказывал самое доблестное сопротивление, но, не имея уже большей части боевой силы и будучи расстреливаем двумя судами с близкого расстояния... потерял скорость хода... сила огня его значительно ослабела, а в 10 ч. 5 м. (9 ч. 53 м. по владивостокскому времени. — В. Е.) он окончательно замолк. Корма крейсера понемногу погружалась в воду; в 10 ч. 20 м. крен усилился, и крейсер опрокинулся на левый борт, на мгновение обнажился таран и в 10 ч. 42 м. крейсер окончательно затонул».

Упомянутые два японских крейсера из отряда адмирала Уриу были еще более старыми кораблями, нежели «Рюрик», однако, для добивания уже обессиленного и очень плохо бронированного в своих надводных частях русского крейсера были вполне пригодны, имея в сумме восемнадцать 152-*мм* пушек.[2]

В 8 ч. 30 м. «Нанива» подошел первым к «Рюрику» и открыл огонь с 37 каб. Через несколько минут к нему присоединился и «Такачихо». Ввиду связанности движений противника, японцы свободно могли управлять дистанцией боя и через полчаса стреляли уже на расстоянии 33 каб., постепенно сближаясь в соответствии с ослаблением ответного огня. Дистанции к концу боя сократились до 20 и даже до 15 каб.

Несмотря на тяжелое положение «Рюрика» и полную возможность для японских крейсеров маневрировать в пределах тех секторов русского крейсера, в которых он уже не мог вести огня, оставшимися пушками его были все-таки нанесены японцам некоторые повре-

---

[1] «Описание военных действий на море в 37-38 гг. Мейдзи», т. 3, стр. 72.

[2] Первоначально на «Нанива» и «Такачихо» стояло по два 259-*мм* орудия и по 6—152-*мм* (на каждом). Момент их перевооружения на единый 152-*мм* калибр автору установить не удалось. Не исключается возможность, что стрельба по «Рюрику» велась ими из 259-*мм* орудий в 35 или 40 калибров длиной.

ждения. Японский историк отмечает, одно попадание в крейсер «Нанива» (2 убитых, 4 раненых) и одно — в «Такачихо» (13 раненых).

Действия японских крейсеров и миноносцев. Первым предупреждением эскадры адмирала Камимуры о наступившем периоде новой активности Владивостокского отряда явилось полученное известие о том, что 10 августа после полудня 8 русских миноносцев в сопровождении большого судна появились у берегов Северной Кореи в районе Сонзин (залив Плаксина).[1]

Камимура, находившийся с эскадрой в Корейском проливе, приказал своим кораблям быть в полной готовности. Однако, в 17 часов того же дня пришло извещение, что Порт-Артурская эскадра вышла в море.

Приказав кораблям, стоявшим в базе, грузиться углем, он предупредил суда, находившиеся в дозоре и разведке, об усилении бдительности.

Последовавшие извещения ознакомили его с ходом боя в Желтом море, утром же 11 августа японский адмирал получил приказание адмирала Того — выйти в Желтое море к островам Росс.

В 10 ч. 30 м. 11 августа четыре броненосных крейсера Камимуры и крейсер «Чихайя» вышли по назначению, оставив в пределах Корейского пролива корабли адмирала Уриу и миноносцы.

Чтобы не пропустить вырвавшиеся из боя 10 августа на юг русские крейсеры «Аскольд» и «Новик» (о которых Камимура получил сообщение уже в море), он разделил свой отряд на две части: крейсеры «Ивате» и «Токива» пошли южнее острова Квельпарт (Сайсу), сам адмирал с «Идзумо», «Адзума» и «Чихайя» направился между Квельпартом и Корейскими шхерами (схема 12).

12 августа в 6 часов корабли Камимуры подошли к назначенному им пункту (о-ва Росс) и встреченные здесь шестым боевым отрядом (малые легкие крейсеры) получили более полную информацию об итогах боя в Желтом море.

Опасаясь, что вырвавшиеся из Желтого моря на юг русские корабли могут повернуть на север и пройти через Корейский пролив, японский адмирал расстался с 6-м боевым отрядом и спешно направился обратно, а на рассвете 13 августа подошел к восточному берегу о-ва Цусима.

Считая, что навстречу идущим из Артура русским крейсерам из Владивостока выйдет отряд крейсеров, Камимура решил со 2-м боевым отрядом ожидать его к северу от о-ва Цусима, крейсеруя

---

[1] Автору не удалось документально установить факт выхода в эти дни к корейским берегам русских миноносцев. Однако возможность его вполне увязывается со следующими событиями: а) 8 и 9 августа русские казачьи части производили усиленную рекогносцировку вдоль берегов залива Браутона до Гензана, б) 11 августа в Охотское море вышли в операцию против хищнического японского промысла в русских водах «Лена» с тремя малыми владивостокскими транспортами. Кавалерийскому рейду миноносцы могли оказать непосредственную огневую поддержку. Для операции транспортов—выход отряда миноносцев на юг мог иметь значение обеспечивающее, демонстрационное.

на курсах норд-зюйд. 4-му боевому отряду (Уриу) было приказано нести дозорную службу в проливах, крейсеру «Ниитака» — находиться у южной оконечности Цусимы, а миноносцам 1-го класса — с рассветом 14 августа присоединиться ко 2-му боевому отряду к северу от острова.

В 1 ч. 20 м. в широте 35°40′ N и долготе 130°10′ Ost отряд Камимуры лег на курс 213° и шел малым ходом до 4 ч. 13 м., когда слева по носу был замечен огонь. Через 20 минут достаточно рассвело, и сквозь утреннюю мглу японцы распознали очертания трех кораблей Владивостокского отряда.

На этот раз долгожданный и до этого времени всегда ускользавший от японцев противник был в положении, когда Камимура мог заставить его вступить в решительный бой.

Основные факты последовавшего сражения описаны выше. Здесь излагаются лишь некоторые специфические моменты, относящиеся к боевым действиям японцев.

Японский историограф отмечает, что первой задачей адмирала Камимуры было не дать противнику выскользнуть из создавшегося положения на север.

Вступив в артиллерийский бой, японцы пользовались преимуществом в освещении цели. Взошедшее солнце они имели у себя за спиной. Низкое солнце за японским отрядом, наоборот, мешало русским артиллеристам.

Японцы отмечают, как выгодные для себя, следующие моменты (см. по схеме 14):

1. Отставание «Рюрика» в самом начале боя было использовано ими для сосредоточения по нему огня, что создало трудное для русского крейсера положение.

2. Момент, когда после половины шестого часа утра русские крейсеры несколько уклонились вправо, что позволило крейсерам Камимуры поражать их в течение нескольких минут «анфиладным» (продольным) огнем.

3. Поворот «России» и «Громобоя» около 6 ч. 30 м. назад к «Рюрику» для его защиты. И здесь японский историк отмечает стремление японцев воспользоваться выгодой сосредоточения по ворочающим русским кораблям «анфиладного» огня.

4. В 6 ч. 43 м. — момент, когда, подойдя к «Рюрику», русские крейсеры заслонили один другого. Пользуясь этим преимуществом, говорят японцы, они продолжали жестокий огонь и, повидимому, нанесли особо тяжелые повреждения «Рюрику», бывшему в то время в расстоянии 26—27 каб. (ближе 5000 *м*).

5. Вторичное возвращение русских к «Рюрику» сейчас же после 7 часов, когда они вновь подверглись жестокому обстрелу на близких дистанциях.

6. Третья попытка Иессена защитить «Рюрик» в период с 7 ч. 15 м. до 7 ч. 40 м., приведшая к новым поражениям русских крейсеров снарядами.

7. Четвертый поворот к подбитому крейсеру (в 7 ч. 56 м.), когда по «России» стреляли «Идзумо» и отчасти «Адзумо»

и «Токива», по «Громобою» тот же «Адзумо» и частично «Токива», «Ивате» же — по «Рюрику».[1]

Дальнейшая и последняя фаза боя — двухчасовой неравный бой на параллельных курсах для японцев — отмечается следующими фактами:

В 9 ч. 18 м. на «Адзума» случилось повреждение в машине и он вышел из строя, а «Идзумо» остался один под сосредоточенным огнем неприятеля. Однако, вскоре на место «Адзумо» подошел «Токива», а «Адзумо», исправив повреждение, стал третьим в строю, «Ивате» же продолжал итти концевым.[2]

Среди выходивших во время войны в Японии на английском языке агитационно-шовинистических сборников под названием «The Russo Japanese War» в выпуске за сентябрь 1904 г. (на стр. 504—509) помещен очевидно, менее продуманный, но более хвастливый пересказ реляции Камимуры о бое 14 августа. Нижеследующие детали заслуживают быть заимствованными из него:

1. До 14 августа в районе Цусимы устойчиво господствовал туман, рассеившийся к утру дня боя.

2. Японцы считают, что русские обнаружили противника значительно позднее, чем они.

3. Все дальнейшее маневрирование Камимуры объясняется как стремление к занятию позиции «горизонтальной палочки у буквы Т» (охват головы или хвоста противника).

В первый раз в цитируемом рассказе этот термин употребляется по отношению к моменту, когда русские начали отвечать на только что открытый артиллерийский огонь японцев.

«Наша эскадра затем образовала горизонтальную палочку над Т».

Ни русский, ни японский варианты схем маневрирования для первых 45 минут боя не подтверждают этого. Только в исходе шестого часа утра отворот русских вправо (по Иессену из-за крейсера «Нанива») позволил японским крейсерам сосредоточить огонь по хвосту русской колонны и поражать ее сосредоточенным огнем в момент поворота.

От буквального понимания «палочки над Т» японцы были все-таки далеко.

Излюбленный термин этот вторично употреблен японцами в совершенно фантастической форме:

«Наши корабли еще и еще раз препятствовали движению противника, ведя с носов (!?) продольный огонь по вражеским кораблям, причем почти каждый снаряд попадал в них. Позиция японцев в виде «палочки над Т» была решительно невыгодна для противника, так как поэтому только крейсер «Россия», будучи головным, мог стрелять, остальные два были закрыты его корпусом и стрелять не могли, тогда как все наши корабли могли сосредоточить

---

[1] Приведенные здесь моменты, которые японским историком считаются критическими для русских крейсеров, не отражены полностью в русском варианте схемы маневрирования. Между ним и японским вариантом наблюдаются наибольшие расхождения именно для этой центральной фазы боя.

[2] «Описание военных действий на море в 37-38 гг. Мейдзи», т. 3, ст. 63.

свой огонь на ближайшем из неприятельских. Стремление избежать такого невыгодного положения заставило русских менять галсы».

Третий раз все та же «палочка» приводится для объяснения положения сторон в то время, когда «Россия» и «Громобой» циркулировали возле поврежденного «Рюрика».

В буквальном виде никакой «палочки над Т», кроме последнего («третьего раза») случая, японцам применять не удавалось, тем более не было случая, чтобы эскадра Камимуры находилась в ином строе,[1] чем кильватерный.

В этой первичной «реляции», средактированной очевидно «для печати», фантазии была дана большая свобода. Для бо́льшей эффектности пожары на русских крейсерах раздувались «сильным ветром»— в то время, когда во все время боя был почти штиль, максимум 1—2-балльный ветерок. Попадания японских артиллеристов были всегда безошибочными, а дистанции всегда настолько малыми, что японские артиллеристы редко не попадали в цель и т. д.

Упорное повторение версии о «палочке над Т» свидетельствует не столько о фактически достигавшихся японской эскадрой положениях, сколько о стремлении Камимуры применять этот крепко привившийся в японской морской тактике того времени маневр.

Как известно, он более успешно был применен адмиралом Того в самом начале Цусимского боя.

В бою 14 августа эта тенденция («принцип») выражалась в том, что, пользуясь преимуществом в скорости, японцы в некоторых случаях смогли сосредоточить огонь по хвосту или голове русской колонны:

1) сохраняя на очень короткие сроки после уже происходившего поворота русского отряда свой прежний курс или 2) несколько обгоняя противника, если не выходя ему в голову, то все-таки слегка опережая его.

При сравнении русской и японской схем маневрирования сражавшихся сторон, между ними легко обнаружить особенно значительные расхождения, как отмечалось выше, для второй фазы боя (см. схемы 13 и 14).

П о р у с с к о й в е р с и и в период с 6 ч. 30 м. до 8 ч. 30 м. «Россия» и «Громобой» сделали шесть крутых поворотов, а японцы пять.

Я п о н с к а я в е р с и я отмечает за тот же срок 10 поворотов русских крейсеров и не менее 9—10 (изменений курса) японского 2-го боевого отряда. По-разному трактованы в схемах моменты поворотов и курсы сторон на отдельных отрезках времени. Так, в период 7 ч. 32 м. — 7 ч. 53 м. на японской схеме русские крейсеры, якобы, продвигались на норд-ост и частично на норд, тогда как по русской они шли на норд-вест. Японское маневрирование у японцев с 7 ч. 25 м. показано в гораздо более южных участках поля сражения, а с 7 ч. 49 м. до 8 ч. 02 м. отряд Камимуры, якобы, шел почти на ост, тогда как русские (по японской версии) в это время шли к «Рюрику» курсом, близким к зюйду (7 ч. 53 м. — 8 ч. 10 м.).

[1] А для того чтобы стрелять всем «с носов», надо находиться в строе «фронта», «пеленга» или хотя бы «уступа».

В эти 13—17 минут японцам (исходя из японской схемы) действительно, якобы, удалось осуществить классический охват головы русских («провести горизонтальную черту буквы Т»).

Однако, ни в русских официальных документах, ни в воспоминаниях участников этот тактический успех японского маневрирования не отмечается.

В одном из русских источников упоминается, что уже в самом начале боя на крейсерах наблюдались колебания картушки компасов (в то время только магнитных) до 8 румбов (90 градусов). В ходе боя при израсходовании боезапаса, непрерывном вращении тяжелых масс железа (орудий), сотрясений при своих выстрелах и взрывах неприятельских снарядов показания компасов могли сделаться еще менее достоверными. Одна эта объективная причина могла привести к разнобою в схемах маневрирования сторон.

Нельзя поэтому с достоверностью утверждать, что русский вариант схемы маневрирования для этого периода боя вполне правилен.

Японцы имели гораздо больше возможностей тщательно записывать и фиксировать все перемещения обоих противников, чем русские.

На русских же крейсерах вторая фаза боя протекала в столь тяжелых условиях, что ведение тщательных наблюдений было крайне затруднительно.

Кроме броненосных крейсеров, вблизи во все это время находились необстреливаемые и сами почти не стрелявшие японские крейсеры 2-го класса, главным делом которых и было наблюдение. Вообще же при магнитных компасах и отсутствии более или менее точных дальномеров [1] говорить о составлении вполне верных схем маневрирования сторон в то время не приходилось.

Русскому варианту маневрирования свойственны в полной мере указанные недочеты. Единственное в нем качество — это то, что составлен он был «по свежему следу», сейчас же после боя — в течение второй половины дня 14 августа.

Пользуясь японской официальной схемой маневрирования в бою, следует, однако, помнить отзыв немецкого критика Меурера (см. выше «От автора») о пристрастности и грубых грехах против истины, в которых он обвиняет японское официальное описание.

Причина отказа Камимуры от дальнейшего преследования «России» и «Громобоя» (недостаток снарядов) по японской официальной версии изложена выше.

Она, однако, не в полной мере объясняет фактическое положение.

Авторы английского официального трехтомника о «Русско-японской войне» [2] рассуждают так:

«Можно отметить, что в течение всего боя японцы вели его на больших дистанциях. Делали это они, полагаясь на лучшую под-

---

[1] Горизонтально-базисных дальномеров (Барр и Струда) в то время на русских кораблях не было. Применялись так называемые микрометры Люжоля, для измерения расстояния которыми необходимо было знать высоту мачты, трубы, корпуса или другого, имеющего протяженность по вертикали, предмета. Точность их для больших дистанций была неудовлетворительной.

[2] «Official History of the Russo-Japanese War», vol. I, стр. 391.

готовку своих артиллеристов, нежели учитывая превосходство в численности своей артиллерии. На более близких дистанциях цели боя были бы достигнуты гораздо более быстро, но вероятно дороже бы стоили победителю.

За исключением неожиданного окончания сражения, в то время когда решительный успех был в его власти, тактика Камимуры вполне соответствовала тактике адмирала Того, а принимая во внимание всю стратегическую обстановку, а также отсутствие (у японцев. — В. Е.) резервов, может быть оправдана».

Мы не имеем конкретных данных к тому, чтобы оспаривать справедливость японской версии о причинах отказа Камимуры от окончательного завершения успешного боя с русскими крейсерами.

Длительность артиллерийского боя с русскими вполне могла привести к тому, что действительно на «Идзумо», да и на других японских крейсерах боезапас был близок к исчерпанию.

Русскому командованию еще до войны было известно, что при заказе английскому заводу Армстронг боеприпасов для японского крейсера «Адзумо» (построенного во Франции) корабельный запас их исчислялся для 203-*мм* в 45 кал. по 120 выстрелов на орудие, а для 152-*мм* — по 140.

Очевидно, что такие же боезапасы были и у прочих броненосных крейсеров Камимуры. Для того, чтобы расстрелять это число снарядов при исправной материальной части, требовалось совсем не 5 часов боя, а гораздо меньше. И то, что русские крейсеры вернулись во Владивосток с неизрасходованными боезапасами, объясняется только тем, что почти с середины боя у них почти не оставалось исправных орудий.

Однако и другие обстоятельства могли способствовать решению японского адмирала.

На крейсерах Камимуры могло быть не вполне благополучно с углем. Как выше отмечалось, 10 августа, узнав около 17 часов о выходе Артурской эскадры, Камимура «приказал всем судам принимать полные запасы угля», а на следующее утро уже вышел из Озаки в Желтое море к о-вам Росс. Успел ли он принять действительно полные запасы, неизвестно. Переход к о-вам Росс и возвращение назад в Корейский пролив были произведены спешно — в течение 40—42 часов. Сопоставляя расстояние и затраченное время, крейсеры шли со скоростью порядка не менее 15 узлов, а учитывая напряженную предбоевую обстановку, — со всеми котлами под парами. Немедленно по возвращении к о-ву Цусима, Камимура, без захода в Озаки, прошел навстречу владивостокским крейсерам и ожидал их в море около суток. После этого имел не менее 5 часов форсированного полного хода в бою.

В немецкой литературе [1] имеются указания, что одной из причин отказа Камимуры от продолжения боя с двумя русскими крейсерами были «многочисленные повреждения и большие потери».

---

[1] Штенцель — «История войны на море с точки зрения морской тактики», стр. 429.

Этот автор отмечает, что «один из крейсеров получил подводную пробоину и ему пришлось немедленно войти в док» и что «на этом корабле было ранено и убито 75 человек; три остальных крейсера потеряли всего 3 человека убитыми и 16 ранеными».

Штенцель более резко чем англичане критикует недостаточную решительность Камимуры в доведении боя до победного конца:

«Как и Того, Камимура зашел слишком далеко, заботясь о сохранении всех судов для будущих сражений. Ему следовало бы уничтожить своего противника, имевшего надежное и безопасное убежище в своем порту в противоположность Порт-Артурской эскадре, не располагавшей таковым. Камимура был вдвое сильнее своего противника и ему не следовало упускать последнего из рук, не лишив его боевой способности, тем более, что он имел еще впереди весь день».

Английский официальный историк дает следующие цифры потерь японских крейсеров в личном составе:

«Идзумо» — 3 убитых, 6 раненых
«Ивате» — 39 убитых, 37 раненых
«Адзума» — 8 раненых
«Токива» — 3 раненых
«Такачихо» — 13 раненых
«Нанива» — 2 убитых, 4 раненых

Всего: 44 убитых, 71 раненых.

Теперь хорошо известно, что большинство русских снарядов того времени или вовсе не разрывались, или имели весьма слабое фугасное действие. Очень быстрый в течение боя выход из строя русских орудий способствовал тому, что большого числа попаданий в противника русские крейсеры не имели.

Японский официальный историк дает следующий перечень попаданий в японские крейсеры:

Флагманский «Идзумо», больше чем другие подвергавшийся обстрелу русских, получил до 20 попаданий (2 убитых, 17 раненых). «Адзума» — свыше 10 попаданий снарядов (8 раненых).

В «Токива» «попало несколько снарядов» и было ранено 3 человека.

«В концевой корабль «Ивате» было также несколько попаданий; в 7 часов утра выпущенный с «Рюрика» 8″ «снаряд проник в батарею 6″ орудий и взорвался вместе с нашими (японскими. — В. Е.) снарядами, вследствие чего были выведены из строя три шестидюймовых и одно 12-фунтовое орудие, а также нанесены большие повреждения вблизи». При этом было убито 40 человек и ранено 37.

Это попадание отмечается и в русских донесениях. Иессен в своем рапорте в момент, соответствующий японской версии, сообщает: «На «Ивате» вспыхнул пожар сразу в двух местах, почему он вышел из строя; однако, быстро справился с ним и занял свое место».

Это повреждение было, повидимому, наиболее крупным из всех полученных японскими крейсерами. Однако, случилось оно в 7 часов

утра и после него в течение трех часов «Ивате» продолжал, находясь в строю, сражаться с крейсерами Иессена.

Слабое фугасное действие русских снарядов не противоречит возможности получения японцами подводных пробоин, но, как будет видно далее, почти все попадания русских снарядов сопровождались лишь небольшими пробоинами, почти соответствовавшими по диаметру калибру попавшего снаряда.

В пользу версии Штенцеля о значительных повреждениях, нанесенных русскими крейсерами своему противнику, могло бы говорить сообщение, приведенное в «Морском Сборнике» № 3, 1906 г.:

«Когда после боя 1 августа японские крейсеры пришли в Сасебо, то пленные офицеры с «Рюрика» видели в иллюминатор кран с орудиями и станками на палубе, который подошел к соседнему крейсеру для снятия поврежденных орудий и станков и установки новых».

Однако, замена орудий сейчас же после боя могла потребоваться не вследствие повреждений их русскими снарядами, а по причине естественного износа каналов орудий от напряженной долговременной стрельбы. В пользу этого предположения говорят материалы, которые имелись в распоряжении русского командования еще до войны.

«Как теперь оказывается, — говорилось в одном официальном русском издании 1900 г., — качества орудий Армстронга далеко не так хороши, как предполагали японцы, давая заказы. Употребляющийся в них кордит до того разъедает орудия, что уже после 150—200 выстрелов камора и канал делаются похожими на *кусок дерева, источенный червями*».

Пусть это сравнение в буквальном его выражении несколько гиперболично, но надо помнить, что в период перед русско-японской войной вопрос о неожиданно сильном износе орудийных стволов, при применении нитроглицериновых порохов (к каким относился и английский кордит) был очень острой проблемой.

К неоднократно цитированным (выше) справкам из английского ежегодника Брассея можно добавить здесь еще следующее:

1) «Мы знаем, что наши тяжелые орудия (говорится про английские. — В. Е.) нетерпимо быстро изнашиваются настолько, что мы не можем рассчитывать при принятых скоростях снаряда на значительное число выстрелов» («Брассей», 1900 г. стр. 335) и

2) «Установлено, что при достижении таких скоростей и применении нитроглицериновых порохов, среди которых кордит и баллистит являются лучшими из известных образцами, износ (эррозия), наблюдаемый в каналах, внушает большие опасения» («Брассей» 1901 г., стр. 333).

Только через довольно длительный срок после боя личный состав Владивостокского отряда получил непосредственные свидетельские показания о повреждениях, которые получили японцы. Они не были утешительными. В марте 1905 г. из японского плена приехал отпущенный на родину очевидец с «Рюрика». Он рассказал адмиралу Иессену следующее:

«После потопления «Рюрика» шлюпка, принявшая его с воды, доставила на броненосный крейсер «Адзума», на котором он был доставлен в Сасебо. На «Адзума» «он видел в кают-компании и во

многих других местах следы наших снарядов, пробивших борт с одной стороны и вылетевших затем в другой борт, очевидно не разорвавшись. Переведенный с крейсера «Адзума» на крейсер «Ивате», он на последнем увидел весьма значительное разрушение, произведенное снарядом, разорвавшимся правильно около середины судна по ширине его. На его вопрос ему сообщили, что этот снаряд будто бы 8" с крейсера «Рюрик».

Это свидетельство было первым, приоткрывшим глаза русскому командованию на то, какое негодное оружие (снаряды) было на вооружении русских кораблей.

То, что русские снаряды не взрываются, а в случае разрыва эффект его бывает ничтожным, Камимура мог знать еще до боя 14 августа. Ряд артиллерийских боев имел место с начала 1904 г. (Чемульпо, Порт-Артур).

Японский адмирал мог это обнаружить, если не в первые минуты, то во всяком случае в первый час боя 14 августа. А, обнаружив это обстоятельство, мог и должен был реагировать на столь благоприятно изменившуюся для него обстановку, перейдя к более решительным действиям, следуя на сближение с русскими, чтобы вслед за «Рюриком» нанести более значительные повреждения остальным русским крейсерам или быть может и вовсе уничтожить их. Он имел явное превосходство над русскими в скорости хода, не говоря о преимуществах в артиллерии и бронировании. Они видел, наконец, что огонь с «России» и «Громобоя» в ходе боя все ослабевает и ослабевает, — что еще более должно было подсказать необходимость более энергичных действий.

Ограниченность запаса снарядов не могла быть причиной осторожности. Наоборот, если говорить о средней фазе боя, пока оба противника не легли на параллельные курсы, ведущие в направлении на Владивосток, именно в эту фазу, когда у 2-го боевого отряда оставалось еще боезапаса на 2 часа боя, здесь-то и следовало их использовать с наибольшим результатом — на коротких дистанциях.

Но, как мы знаем, этого не произошло. Японцы не допускали сближения с ними русских крейсеров более чем на 30 каб. И, в конечном счете, упустили два сильно подбитых русских крейсера.

В выдержках из сочинений английских и немецких историков уже были освещены некоторые из возможных причин отказа Камимуры от более решительных действий.

Наиболее убедительно звучит довод английского официального труда в виде «отсутствия резервов» у японцев и необходимости беречь свои корабли для боя с начинавшей в это время свое движение из Европы второй русской Тихоокеанской эскадрой.

Это мотив порядка стратегического.

С точки зрения тактической японцы могли бояться, что русские снаряды, не имевшие фугасного действия, могут оказаться хорошими бронебойными, а уменьшение дистанций боя приведет к тому, что броня крейсеров Камимуры начнет пробиваться снарядами «России» и «Громобоя». Но ведь артиллерия этих последних была настолько уже ослаблена, что преимущество японского огня должно было сказываться при сближении все более и более решительно.

Оставшиеся же у русских единичные исправные пушки не могли нанести противнику значительного вреда.

Так или иначе столь восхваляемый японскими историками «долгожданный» случай, когда Комимуре удалось принудить к бою не раз успешно уходившие от него владивостокские крейсеры, не был использован до конца. Изложенное в этой главе и содержание последующей, в которой говорится о преступной негодности материальной части царского флота, приводит к убеждению, что «Россия» и «Громобой» не были уничтожены не только потому, что доблестно дрался личный состав этих крейсеров, не только потому, что, стреляя из непрерывно убывающего числа орудий, комендоры русских кораблей все-таки наносили японцам некоторые повреждения, но также и вследствие нерешительности поступков, недостаточной инициативы и отсутствия твердой уверенности в победе у японского командования.

Действия остальных японских крейсеров (2-го класса) и японских миноносцев. Кроме четырех броненосных крейсеров адмирала Камимуры, непосредственных участников в операции 14 августа, в Корейском проливе в этот день находились крейсеры 4-го боевого отряда: «Нанива» (флаг адмирала Уриу), «Такачихо», «Ниитака», «Цусима» и авизо «Чихайя», затем миноносцы 9 и 19-го отрядов: «Аотака», «Кари», «Цубаме», «Хато», «Одори», «Камоме», а также 11, 14, 15, 17 и 18-й отряды миноносцев.

Однако, непосредственно в боевых действиях участвовали не все указанные корабли.

Легкие крейсеры и миноносцы в ночь на 14-е занимали сторожевые посты в разных точках Корейского пролива. В ожидании возможного прорыва русских кораблей как с юга, так и с севера сторожевая служба была, повидимому, усилена.

«Нанива» с вечера 13 августа находился к северо-западу от Цусимы на параллели 35°, в долготе 130°10′ Ost.

«Такачихо» — где-то в пределах Восточного прохода Корейского пролива.

«Цусима» — также в Восточном проходе.

«Ниитака» был оставлен адмиралом Камимура накануне у южной оконечности о-ва Цусима.

Авизо «Чихайя» находился в северной части Восточного прохода.

Относительно расположения миноносцев известно, что 11 и 14-й отряды находились на крайнем правом фланге северной линии дозора — у о-ва Цуно сима. [1]

У острова Окино сима (Коцу сима) в Восточном проходе находились три миноносца 9-го отряда («Аотака», «Кари» и «Цубаме»).

В южной части Восточного прохода у островка Вакамия дзима (у северной оконечности о-ва Ики) находился миноносец 19-го отряда «Одори».

---

[1] Возле этого острова расположена укрытая от всех ветров бухта Ея ван (Абуратани ван), врезающаяся в побережье провинции Оцу (юго-восточной оконечности о-ва Хонсю).

Укрытая якорная стоянка имеется также и в проливчике, отделяющем Цуно сима от побережья о-ва Хонсю.

Миноносец «Камоме» (того же отряда) 13 августа пришел за углем в Такесики и производил небольшой ремонт котла. По готовности он, вместе с «Одори», должен был занять сторожевой пост у о-ва Сентинел (Одори сима, он же Ран то или Ару сому). Однако изменившаяся обстановка привела к перемене места назначения этих миноносцев.

Места сторожевых постов 15, 17 и 18-го отрядов неизвестны.

С утра 14 августа по мере поступления сведений о появлении владивостокских крейсеров, начавшемся сражении и его развитии — все японские корабли начали стягиваться к месту боя, получая друг от друга информации.

Некоторые корабли узнали о бое по звуку выстрелов. При этом выстрелы были слышны у о-вов Цуно сима и Окино сима, т. е. в расстоянии 50—60 миль от места боя.

Первым, почти сейчас вслед за началом боя с юго-востока, подошел «Нанива». Получив радио адмирала Камимуры незадолго до 5 часов, он уже в 5 ч. 20 м. увидел дымы сражающихся, затем распознал русские крейсеры, подошел к ним со стороны их нестреляющего борта, попробовал пострелять по «Рюрику», но затем пошел на соединение к своим броненосным крейсерам, иногда открывая огонь по русским, в целях отвлечения неприятеля, когда расстояние, уменьшавшееся до 38 каб., позволяло.

Около 5 ч. 35 м., как мы видели, это ему удалось и дело возможность Камимуре использовать создавшееся благоприятное положение.

Крейсер «Такачихо,» информированный в то время, когда он шел Восточным проходом, тем же извещением о русских, пошел на соединение к «Нанива» и около 7 ч. 40 м. вступил ему в кильватер. Затем вместе с ним принял участие в почти двухчасовом добивании «Рюрика».

Посыльное судно «Чихайя» услышало в 5 ч. 33 м. на северо-запад от себя выстрелы и пошло на них. Через 10 минут приняло радио с «Нанива» о местонахождении русских, еще через полчаса обнаружило дымы сражающихся.

Около 7 часов «Чихайя» занял место за нестреляющим бортом второго боевого отряда и, сопровождая его в качестве репетичного корабля на север, содействовал связи между группой кораблей, находившихся у «Рюрика» и подходившим к нему адмиралом Камимура.

Крейсер «Цусима», узнав так же, как и большинство японских кораблей, о бое из радио адмирала Камимуры около 6 часов, не пошел сразу на соединение к своему флагману («Нанива»), предположив по сообщенному ему месту русских, что последние демонстративно хотят отвлечь японцев в сторону Западного прохода, обеспечив этим свободный проход артурским кораблям с юга — через Восточный. Поэтому решил сохранить свою позицию в этом последнем. Затем, будучи все-таки вызван по радио приказанием адмирала Уриу, направился к месту боя, оповестив по пути встречные миноносцы 11, 14 и 9-го отрядов. Пришел, однако, с опозданием и вместе с другими кораблями спасал находящихся в воде людей с «Рюрика».

Основной причиной недостаточности участия сосредоточенных в Корейском проливе японских легких сил или запоздания их участия в бою было то, что бой (особенно во второй своей половине) был поведен русскими на отступление. Уход сражающихся на север поставил японские легкие силы в положение догоняющих.

Можно отметить, что в этом отношении соображения Иессена о выборе направления движения были правильны.

Подробности боя на русских крейсерах. Повреждения и потери. Основные моменты, влиявшие на руководство боем

Обнаружив противника с рассветом к северу от себя, адмирал Иессен имел только два выхода: итти на юг в Корейский пролив с риском встретить там новые силы японцев или вступить в бой с эскадрой Камимуры. Появление противника на дистанциях, почти что доступных для артиллерийского боя (8 миль), не дало много времени на размышление.

«Первоначально я намеревался, в случае возможности, лечь на NO и прорваться в Японское море мимо о-ва Оки сима, однако, неприятель, заметив мое намерение и имея первое время преимущество в ходе, стал сближаться с нами, почему я курс склонил к осту и продолжал итти на этом румбе.

Итти же на юг я считал слишком рискованным, так как японцы, очевидно вследствие выхода нашей эскадры, совершенно изменили свое прежнее расположение, держась с броненосными крейсерами далеко к северу (в 45 милях от северной оконечности Цусимы) и направив вероятно крейсеры 2 ранга и миноносцы к южной оконечности этого острова для встречи там могущих прорваться судов нашей эскадры».[1]

Таким образом, с т р е м л е н и е п р о р ы в а н а з а д в Я п о н с к о е м о р е было первым намерением Иессена. Однако, недостаточный ход русских крейсеров, ограничиваемый в первое время боя не только тихоходным «Рюриком», но и уменьшенным, вследствие аварии, числом работавших котлов на «России», противодействовал возможности прорыва.

Бой стал неизбежным и был начат почти одновременно обеими сторонами.

Слабое звено отряда — «Рюрик» — привело с самого начала боя к ряду осложнений. В течение первого часа боя он шел вне строя, значительно впереди своего места по походному порядку.

Только в начале седьмого часа, после неоднократных сигналов флагмана «Рюрику», отряду удалось повернуть последовательно и лечь на обратный галс — в NW четверть. И опять фраза рапорта: «ч т о б ы п р о р в а т ь с я в Я п о н с к о е м о р е» говорит о том.

---

[1] Донесение адмирала Иессена Скрыдлову после боя 14 августа 1904 г.

Возможно, что одним из моментов, повлиявших на отказ Иессена от южного варианта отхода от противника, было упомянутое выше радио противника, принятое в исходе пятого часа, следующего содержания: «Воспрепятствуем русским пройти далее; будет дан бой, нужно еще два судна. Проход русским загражден по флангу с южной стороны». Содержание ее несколько туманное, все-таки могло воздействовать на решение русского адмирала.

что не стремление достичь маневрированием того или иного тактического преимущества над противником, а «Японское море» являлось руководящей идеей русского адмирала в этот момент.

То, что адмирал Камимура выдвигает в качестве своего стремления «продолжать лежать на том же курсе, чтобы иметь возможность поражать врага анфиладным огнем во время его поворота», Иессен трактует совсем иначе.

«Неприятель, находившийся при начале поворота приблизительно в 40 каб., повидимому, не заметил моего намерения, лишь по окончании поворота он догадался и повернул влево; при этом маневре я выгадал весьма много в расстоянии и... появилась полная возможность прорыва вдоль Корейского берега».

Следующая фаза маневрирования русских крейсеров — это защита «Рюрика».

Подбитый крейсер делается «гвоздем» боя, к которому в течение двух часов привязывается маневрирование русских.

При этом защита происходит опять-таки не изысканием наивыгоднейших тактических приемов боя с эскадрой Камимуры, а «циркулированием» перед противником защитой «Рюрика» бортами кораблей во время четырехкратных последовательных возвращений к поврежденному крейсеру.

«Поэтому, — пишет Иессен, — я стал циркулировать перед ним, чтобы дать ему время исправить, если возможно, повреждения».[1]

В своем письме один из участников боя (на «России») пишет: «Видя, что «Рюрик» не поворачивает, мы возвращаемся к нему, проходя между ним и неприятелем и принимая на себя все ему предназначавшиеся снаряды, проходя в расстоянии 30 каб. от неприятеля».

Японцы, как мы видели, использовали каждое из этих «циркулирований», сосредоточивая огонь по створящимся с «Рюриком» русским кораблям. При этом они отлично пристрелялись к почти неподвижному «Рюрику» и всякий раз, когда «Россия» и «Громобой» к нему приближались, огонь становился убийственнее и убийственнее.

Этот период пассивной защиты «собственными бортами» явился решающей фазой боя. Русские крейсеры терпели тяжелые повреждения от японских снарядов, сами же, уже ослабленные выходом из строя большого числа орудий, не могли вести успешного огня вследствие частых поворотов. На протяжении 107 минут русским отрядом сделано шесть резких изменений курса.

Бросив взгляд вперед от русско-японской войны к империалистической войне на море 1914—1918 гг., можно найти некоторую аналогию между действиями «России» и «Громобоя» и поведением английских крейсеров «Абукир», «Хог» и «Кресси», последовательно пущенных ко дну одной немецкой подводной лодкой.

Решение помочь «Рюрику» повторным возвращением к нему двух других русских крейсеров 14 августа привело к значительным повреждениям их и потере многих жизней.

---

[1] Рукопись Щербатова, л. 198.

Через десять лет 22 сентября 1914 г. английский флот получил еще более жестокий урок — все три крейсера оказались потопленными. Стремление спасать людей, всплывших после взрыва первого корабля, а затем и второго, привело к гибели полутора тысяч англичан, в том числе уже дважды спасенных, в течение нескольких десятков минут.

Последняя фаза боя прошла в неравном артиллерийском соревновании между двумя противниками на параллельных курсах.

В рапорте Иессена имеются следующие указания на попытку проявления с его стороны инициативы:

«Так как курс вел в Корейский берег, то я старался все время склониться вправо, чем уменьшал расстояние до неприятеля. Первоначально он отходил и снова увеличивал расстояние. Лишь последние полчаса он не изменял курса, почему я склонялся влево, чтобы менять расстояние и не давать ему пристреливаться».

Здесь мы видим первый собственно тактический прием (хотя и пассивный), однако, и его пытаются оправдать боязнью быть прижатым к Корейскому берегу.

На самом деле попытка изменить курс вправо в целях сближения с японскими крейсерами в этой фазе боя, когда русская артиллерия была столь значительно ослаблена, а корабли избиты, вряд ли могла быть для них выгодной. Отклонения от курса, чтобы сбивать пристрелку противника, могли иметь большее значение.

В японском варианте схемы маневрирования (схема 14) сторон в бою 14 августа попытки русских к сближению отражены лучше, чем в русском.

Техника и повреждения русских крейсеров. Действительно решающим в бою 14 августа было не столько удачное или неудачное маневрирование той или другой стороны. Решили бой в пользу японцев в первую очередь: 1) превосходство в силах и 2) превосходство японской (точнее, английской) техники над «отечественной российской» царского периода.

Вопиющие недостатки русской артиллерии стали давать о себе знать с первых моментов боя.

Бой начался с расстояний, которые не предусматривались русскими инженерами, проектировавшими артиллерийские станки. При стрельбе на больших углах возвышения начали сминаться или ломаться зубья передач подъемных механизмов. К концу боя на «России» осталось неповрежденным два 203-*мм* и два 152-*мм* орудия. Главнейшими повреждениями было: 1) выбоины на стволах от осколков неприятельских снарядов и 2) повреждения подъемных механизмов. Выбоины далеко не всегда вели к таким деформациям ствола, которые мешали бы продолжению стрельбы. Повреждения же подъемных механизмов, происходившие в подавляющем большинстве случаев не от неприятельского огня, а от собственной их непрочности, почти всегда приводили к выходу пушки из строя. В историческом журнале «Россия» описано, как команда орудия с бездействующим уже подъемным механизмом приспосабливала вместо него тали или поднимала казенную часть пушки собственными спинами, как отдельные люди вскакивали на казенную часть, чтобы придать орудию угол возвышения.

Свидетельствуя об инициативе и доблести орудийной команды, факты эти говорят еще более ярко о позорной немощи русской техники того времени.

Отсутствие оптических прицелов и, наоборот, наличие их у японцев создавали еще одно значительное преимущество противнику. Были на японских кораблях и горизонтально-базисные дальномеры Барра и Струда. Элементарные Люжоли у русских, конечно, не могли дать на больших дистанциях достаточно точного измерения расстояний.

У японских орудий оказалась бо́льшая чем у русских дальность стрельбы. Для 203-*мм* орудий это определялось очевидно тем, что башенные установки японцев допускали большие углы возвышения, чем палубные установки русских; однако, то же превосходство в дальности наблюдалось и у 152-*мм*, имевших палубные установки.

«При расстояниях в начале боя более 50 каб., — пишет в рапорте адмирал Иессен, — у наших 6″ орудий все время получались недолеты, между тем как японские 6″ снаряды все время попадали и давали даже перелеты».

Превосходство японской эскадры над владивостокскими крейсерами в смысле количества артиллерии, сосредоточиваемой на один борт, было значительным. Оно видно из следующих двух таблиц:

ТАБЛИЦА 14

На русских крейсерах на борт могли стрелять:

	203 *мм* в 45 кал.	203 *мм* в 35 кал.	152 *мм* в 45 кал.	120 *мм* в 45 кал.
„Россия"	2	—	7	—
„Громобой"	2	—	7	—
„Рюрик"	—	2	8	3
	4	2	22	3

ТАБЛИЦА 15

На японских крейсерах на борт могли стрелять:

	203 *мм*	152 *мм*
„Идзумо"	4	7
„Адзума"	4	7
„Токива"	4	7
„Ивате"	4	7
	16	28

Таким образом, в начале боя против шести 203-*мм*, двадцати пяти 152-*мм* и 120-*мм* русских орудий на борт японцы имели на своих крейсерах шестнадцать 203-*мм* и двадцать восемь 152-*мм*.

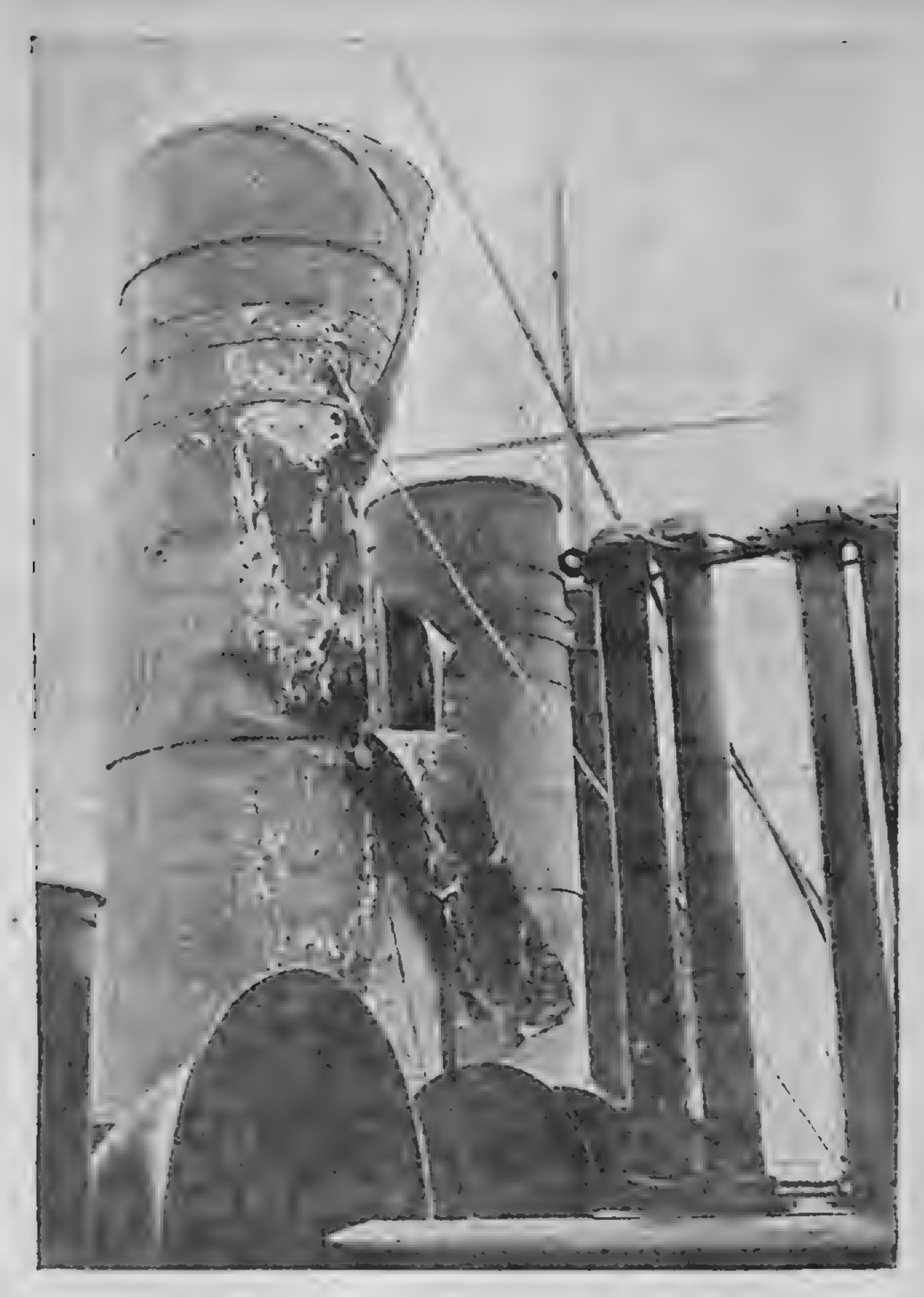


Рис. 23. Дымовая труба «Громобоя».

Обстановка резко изменилась в пользу противника после выхода из строя «Рюрика», когда соотношение русских и японских стреляющих на борт орудий сделалось:

у русских четыре 203-*мм* и четырнадцать 152-*мм*,

у японцев шестнадцать 203-*мм* и двадцать восемь 152-*мм*.

Фактически, вследствие выхода из строя многих русских орудий, соотношение это уже во вторую фазу боя стало еще того хуже для русских, в третью же фазу и вовсе несоизмеримым.

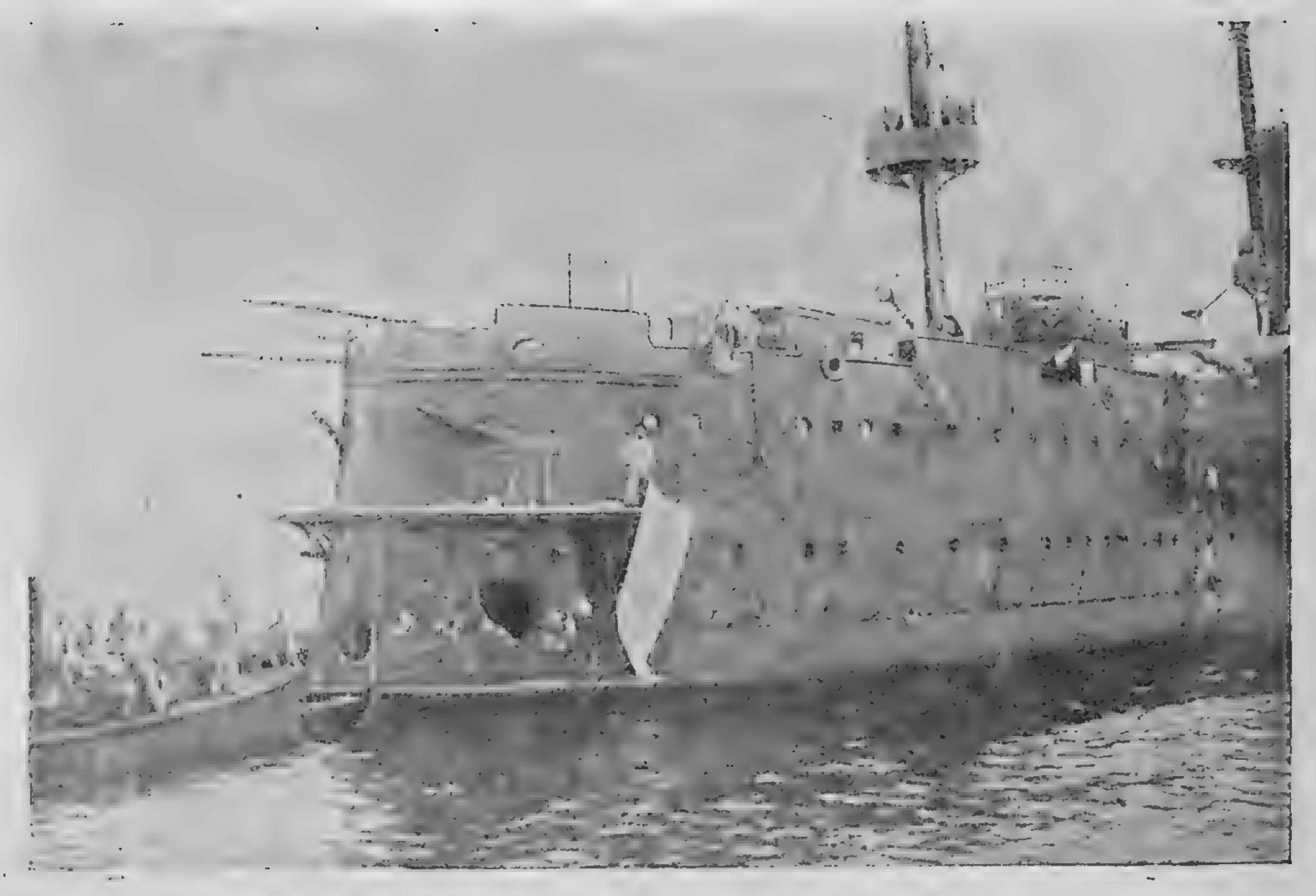


Рис. 24. Кормовая часть «Громобоя» — входные пробоины от двух снарядов.

Когда «Рюрик» был оставлен один, ему пришлось иметь дело с двумя крейсерами типа «Нанива».

У каждого из них на борт могли стрелять по пять 152-*мм* орудий, у «Рюрика» два 203-*мм*, восемь 152-*мм* и три 120-*мм*. Но японцы имели еще не участвовавшие в бою крейсеры, а «Рюрик» был уже подбит [1], не мог управляться и оба крейсера могли расстреливать его с любых выгодных для них дистанций и направлений.

Для русских крейсеров, у которых броня защищала только так называемые жизненные части (машины, котлы, погреба боезапасов) и только на «Громобое», кроме того, и артиллерию, — именно фугасный снаряд должен был быть наиболее страшным оружием.

С первых же мгновений боя сильнейшее фугасное действие японских (английских) снарядов выявилось со всей очевидностью (см. рис. 22, 23, 24, 25).

Попадая в корабль даже в такие тонкие преграды, как стальные листы дымовых труб, [2] они мгновенно взрывались, разворачивая при этом громадные дыры при входе снаряда и раскрывая целые ворота при вылете; мельчайшие осколки снарядов и обломки от разрушенных частей корабельного корпуса и надстроек поражали личный состав. Взрывы снарядов производили частые пожары, находившие себе пищу в деревянных частях, во многих застарелых слоях масляной краски, так обильно расходовавшейся в целях поддержания «блестящего» внешнего вида кораблей царского флота в мирное время (см. рис. 27).

Однако, еще более благодарной пищей для пожаров были заготовленные у всех орудий патроны и кокоры с зарядами. Получавшаяся диспропорция между быстротой подачи боезапаса и скоростью его расходования (элеваторы не были повреждены, значительная же часть орудий перестала стрелять из-за повреждений) приводила к созданию весьма опасных «складов боезапаса» возле незащищенных броней орудий. Громадное пламя вырывалось из горящих зарядов, однако, как правило, они не взрывались, а лишь бурно горели.

Такие пожары, правда, быстро ликвидируемые героической работой команды, неоднократно возникали на «России» и на других русских крейсерах.

Горение пороха в картузах сопровождалось иногда разбрасыванием горящих пороховых лент. При пожаре на крейсере «Россия» под полубаком несколько таких лент упало по элеваторным шахтам в погреба боезапасов, и только немедленные действия команды погреба, тушившей их матами, предотвратило дальнейшую опасность.

Все, что не было закрыто броней, подвергалось поражению. На «России» были разбиты все шесть прожекторов, на «Громобое» — четыре.

Три дымовые трубы «России» получили жестокие разрушения, подбиты были и мачты, причем в фок-мачте флагманского корабля

---

[1] У него так же, как и на «России», орудия выходили из строя из-за поломок подъемных механизмов.

[2] Снаряд, попавший в мусорный рукав левого борта «России», взорвался при прикосновении к нему, но не пробил борта, к которому мусорный рукав был прикреплен.

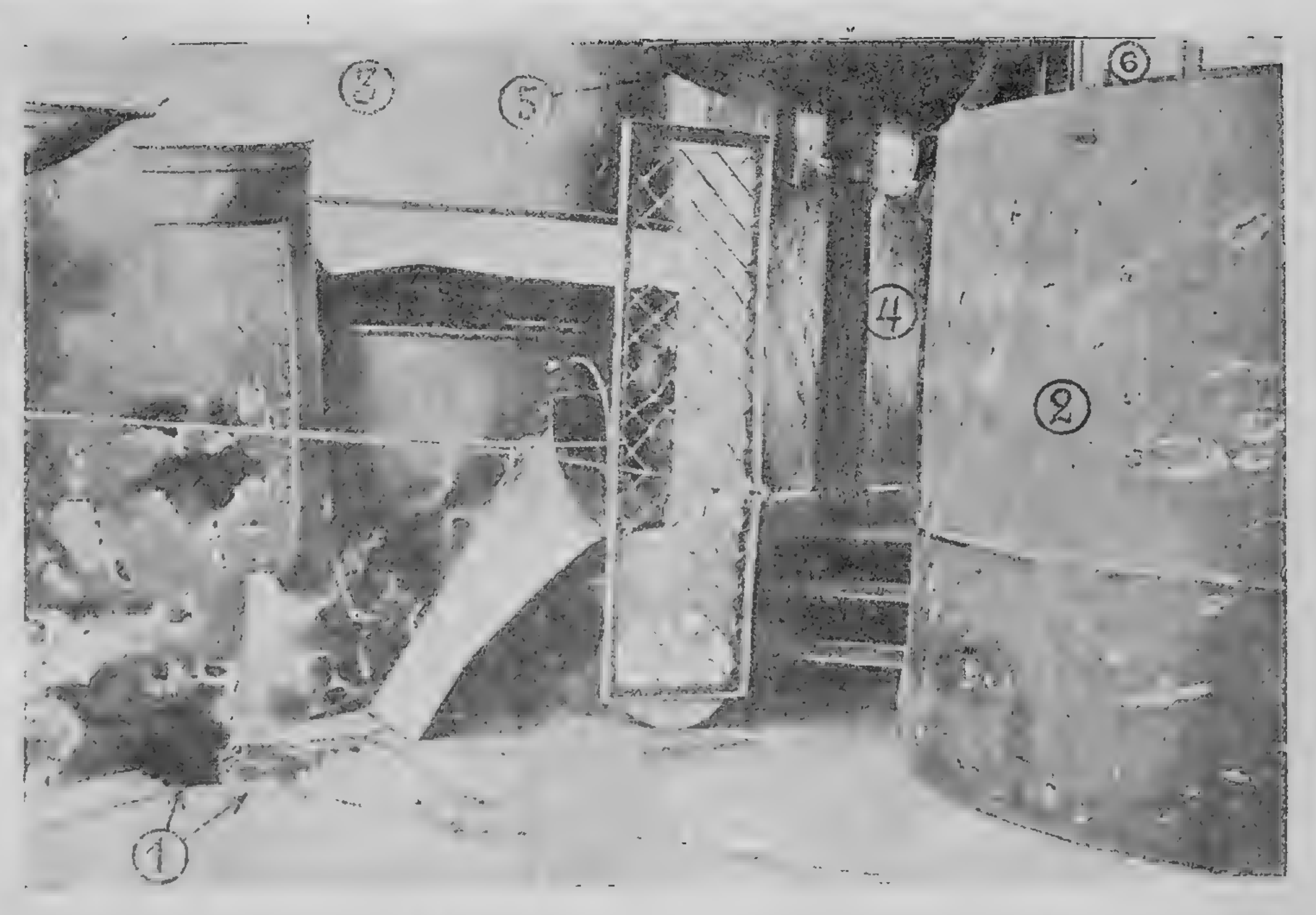


Рис. 25. Вход в боевую рубку «Громобоя»: 1) место разрыва снаряда, 2) вертикальная броня рубки, 3) дымовая трубка, 4) задний броневой траверс, 5) грибовидная крышка рубки.

оказалось две пробоины. Из них одна от неразорвавшегося 152-*мм* снаряда (видимо на излете). Пробив одну стенку цилиндра мачты, снаряд упал вдоль по ней в отделение носовых динамомашин, где из опасения взрыва его долго поливали водой, чтобы он остыл.

Взрывающиеся снаряды давали громадное количество осколков. Для характеристики числа их можно отметить, что иногда одного человека осыпало многими десятками осколков, причем и мельчайшие из них наносили человеку весьма многочисленные поверхностные ранения.[1] Как показал опыт, хорошим прикрытием от них, получившим затем большое распространение на владивостокских крейсерах, оказывались связанные койки, скрепленные между собой старыми, снятыми с вооружения, противоторпедными сетями (рис. 32).

Из строя были выведены надводные торпедные аппараты «России». Торпеды, заряженные по боевой тревоге, могли в бою внушать серьезные опасения за их взрыв от огня противника. Однако, эти опасения не оправдались: осколками были перебиты дульные части аппаратов, у трех торпед были разбиты зарядные отделения, причем пироксилин одной из них сброшен за борт, четвертая торпеда, повидимому, частично взорвалась, но без серьезных повреждений для корпуса корабля. Сильное увлажнение пироксилинового заряда, применявшееся в то время в русском флоте и приводившее обычно к слабому разрушительному действию торпед (например, случай с «Садо Мару»), на этот раз оказалось на пользу.

В то время как в незащищенных броней помещениях и на верхней палубе сильное фугасное действие снарядов противника приводило к сильнейшим разрушениям, все то, что было защищено поясной и палубной броней, осталось почти неповрежденным. Только отдельными осколками, пролетевшими сквозь щели броневых решеток в дымоходах, были выведены из строя на «России» три водотрубных котла кормовой кочегарки.[2] Добавленные к четырем, вышедшим из строя накануне, это составляло семь выведенных котлов из общего их числа (32 котла), что вызвало уменьшение мощности механизмов на 22% и привело вместе с другими причинами (разбитие дымовой трубы, рваные листы которых загибались во внутрь, ухудшая тягу) к уменьшению скорости хода крейсера до 14,5 узла.

Попадания снарядов в броню не приводили к непосредственным серьезным последствиям. Однако, разошедшиеся или вдавленные кромки плит, сдвинутые или сорванные болты броневых креплений нарушали водонепроницаемость и вели, правда, сравнительно к небольшой течи.

Так в одном случае, при попадании снаряда в левый борт «России», возле стыка между броневой палубой и поясной броней, оказалось затопленным одно из водонепроницаемых отделений бортового коридора, откуда вода через нарушенные сальники электрокабелей затопила два соседних отделения.

Единственное серьезное поражение брони имел крейсер «Громобой», в верхний угол одной из броневых плит которого (гарвеирован-

---

[1] Один из раненых на «России» имел 50 ран.
[2] Аналогичные повреждения были и на «Громобое».



Рис. 26. Попадания снаряда в броню каземата на «Громобое».

ная броня 152-*мм*) с расстояния около 40 каб. попал 203-*мм* снаряд. Произведя в плите несколько радиальных трещин, снаряд вдавил правую кромку плиты внутрь на 20 *см.* Против стыка плит не было шпангоута.

Через несколько пробоин от снарядов, попавших у ватерлинии, вода проникала также на так называемую «жилую» (броневую) палубу. Не будь такой исключительно тихой погоды (ветер не более 1-2 баллов) в течение всей операции, эти пробоины безусловно могли быть гибельными (для «России» во всяком случае) так, как это имело место с броненосцем «Ослябя» в Цусимском бою.

В общей сложности «Россия» получила не менее 30—35 попаданий 203 и 152-*мм* снарядами, «Громобой» приблизительно столько же или немного меньше. Так как фугасные снаряды взрывались и о воду, то при близких недолетах крупные осколки их поражали борт довольно значительно. При подсчете, по приходе во Владивосток, прямых попаданий снарядов некоторые из меньших по размерам пробоин нельзя было с достоверностью отнести к тому или другому виду поражения.

Пятичасовой, почти непрерывный, сопровождаемый лишь несколькими периодами ослабления огня, бой повлек за собой значительные потери в личном составе обоих русских крейсеров. На «России» было 48 убитых и умерших от ран и 165 раненых, на «Громобое»—убитых и умерших от ран 91, раненых 182 человека.

Неожиданным оказалось, что на более новом и лучше бронированном «Громобое» жертв было значительно больше, чем на «России». Объяснение этому следует искать в преступном распоряжении командования этим крейсером, державшим у мелких орудий на верхней палубе орудийную команду в то время, когда пушки эти из-за больших дистанций не стреляли. Более того, бессмысленные потери людей у этих пушек заменялись новыми пополнениями и вели к новым и новым жертвам.

Это привело к тому, что из общего числа убитых (около 90 человек) на «Громобое» около 80% жертв пришлось на людей, размещенных по боевой тревоге на верхней палубе, полубаке, мостиках и боевом марсе,[1] и только 20% в подпалубных помещениях. Особенно показательно, что у орудийного расчета двенадцати 152-*мм* орудий батарейной палубы, расположенных в бронированных казематах, убит был лишь один и ранено только одиннадцать человек.

Второе обстоятельство, способствовавшее большому числу потерь на «Громобое», — была значительная смертность (16 человек) после боя. В бою на этом крейсере был поврежден рефрижиратор и отсутствие льда для раненых в течение первого дня после боя, при стоявшей исключительно жаркой погоде, привело к увеличению смертности (на «России» после боя от ран умерло лишь трое). Лишь на второй день после боя усилиями машинного персонала удалось на «Громобое» восстановить работу одной ледоделательной машины, которая начала давать сначала холодную воду, а затем и лед.

---

[1] Снарядом, попавшим в боевой марс «Громобоя», на котором были установлены 37-*мм* (совершенно бесполезные) пушки в самом начале боя было убито 11 человек.



Рис. 27. «Россия» после боя. В правом нижнем углу — задняя стенка полубака после пожара.

Моральное действие фугасных снарядов на необстрелянный личный состав владивостокских крейсеров было вначале также весьма сильным.

«Трудно небывалому в современном морском бою человеку, — пишет Иессен, — представить себе беспрерывный адский шум, производившийся на крейсере японскими снарядами в продолжение всего 5-часового боя. В особенности же он был силен в последний 2-часовой период: это был постоянный вой, рев, гул, стон, свист и шипение от перелетов, недолетов, попаданий и осколков».

Однако, несмотря на потери, исключительную тяжесть столь продолжительного артиллерийского боя и несмотря на то, что бой начался с рассветом и люди заняли свои боевые посты прямо со сна, не успев ни перекусить, ни выпить чаю, несмотря на тягостную жару, на отсутствие положительных впечатлений от плохо или вовсе ненаблюдавшихся из-за дальности расстояний и неудачного освещения (против солнца) повреждений на кораблях противника, ряд бесспорных документов говорит о высокой доблести моряков русских владивостокских крейсеров, сражавшихся против значительно превосходящих их по силе японских крейсеров.

Характерно, что последний отход русских крейсеров от «Рюрика» вызвал многочисленные обращения рядовых бойцов к своим начальникам, в которых ясно сквозила забота о том, чтобы не покидать своего, получившего аварию, товарища.

«Куда мы идем и не бросили ли «Рюрика?» — беспокойно требовали ответа эти измученные и израненные люди.

«Приходилось, скрепя сердце, отвечать, что мы отвлекаем неприятеля, чтобы дать возможность «Рюрику» исправить свои повреждения и итти на север. Но, в сущности, этому мало кто верил». [1]

В отношении физического утомления особенно тяжело доставалось машинной и кочегарной командам. Сильная жара, отвратительный воздух вследствие того, что вентиляторы засасывали в кочегарки дым от пожаров, и газы от разрывов, отсутствие питьевой воды (за ней приходилось бегать в батарейную палубу), плохие качества угля (хотя и «кардифа») — все это создавало тяжелую обстановку в кочегарках. [2]

Возвращение «России» и «Громобоя» во Владивосток

В 10 часов 14 августа сейчас же вслед за поворотом японской эскадры на юг, считая себя в широте 35°36 N и долготе 129°57′ Ost, Владивостокский отряд лег курсом на Владивосток.

Иессен собрал личный состав «России» и благодарил за мужество и отвагу, которые позволили с честью выйти из тяжелого непрерывного 5-часового боя с сильнейшим противником.

---

[1] Исторический журнал «Россия», стр. 234.

[2] Для искусственной тяги при котлах Елльвиля имелись компрессоры. Обычно ими не пользовались, их не разбирали и в порядке не держали. В бою они понадобились, но запущенная техника не позволила пустить их в действие. (Акт комиссии, назначенной приказом Скрыдлова 9 октября 1904 г., дело ЛОЦИА № 26451, л. 188-189).

После обеда застопорили машины, и в течение 45 минут производили временную заделку наиболее опасных (у ватерлинии) пробоин и приводили в порядок обезображенные боем палубы.

К вечеру похоронили в море убитых.

Проверили боевое расписание, произведя замену убитых.

К вечеру 15 августа подошли к острову Рикорда у Владивостока, где были встречены шестью владивостокскими миноносцами.

Из-за нашедшего тумана до 13 часов 16 августа простояли на якоре у входа в Славянский залив.

Только в 16 часов 16 августа оба крейсера вошли в Золотой Рог, встреченные большим числом шлюпок, яликов, китайских шампунек и буксирных пароходов, переполненных любопытными.

Через час к борту кораблей подошли санитарные баржи и начали своз в госпитали раненых.

ГЛАВА XII

МАТЕРИАЛЬНАЯ ЧАСТЬ РУССКОГО ФЛОТА: АРТИЛЛЕРИЯ, СНАРЯДЫ, БОЕВЫЕ РУБКИ

Цепь неудач русского флота, тянувшаяся уже в течение целого года, и тяжелый кровопролитный бой 14 августа, испытанный личным составом владивостокских крейсеров, не могли не вызвать среди него критического отношения ко всей материальной части своего оружия.

Один из участников боя с крейсера «Россия» писал в первых числах октября 1904 г. командиру корабля, ушедшего в то время из Европейской России с эскадрой Рожественского.

«Надо надеяться, что хотя бы в техническом отношении Вы будете обставлены лучше нас, что боевые указатели (приборов у. а. о.) у Вас не будут разбиты на расстояния от нуля до 40 кабельтовов, т. е. на те расстояния, к которым они наверное будут выведены из строя, что у орудий есть телескопические прицелы, что поставлены дальномеры Барр и Струда, что орудия не будут сами выводиться из строя из-за поломок подъемных механизмов и т. д. Надо надеяться, что уроки, нам данные, будут приняты во внимание у Вас и что от Вас недостатков, обнаруженных у нас, не скроют».

И далее:

«Более всего меня беспокоит, что я не знаю, послал ли кто-нибудь из официальных лиц прямо на Вашу эскадру, а *не через Технический Комитет* те выводы, которые мы добыли собственными боками».

Одним из важных недостатков являлась крайне неудачная конструкция боевых рубок.

Как на Порт-Артурской эскадре, так и на владивостокских крейсерах было зарегистрировано не мало жертв от артиллерийского огня противника именно в боевых рубках.

Так, в бою 10 августа на «Цесаревиче» при разрыве снаряда вблизи боевой рубки осколки его влетели в щель рубки, переранили буквально всех в ней находившихся и повредили или разбили все приборы управления.

В бою владивостокских крейсеров такой же случай дважды повторился на «Громобое». В одном случае снаряд попал и разорвался вблизи рубки (рис. 25). Осколки его ударились в толстую вертикальную броню ее, от нее рикошетировали вверх, были уловлены

грибовидной крышей рубки и уже от нее, вторично рикошетировав внутрь, нанесли жестокий урон среди находившегося там командования.

На «Громобое» в рубке дважды был ранен командир корабля, ранен, старший штурман и смертельно ранен старший минер.

На «России» в боевой рубке был ранен старший штурман.

В боевой рубке «Рюрика» в самом начале боя был убит командир крейсера и разбиты приборы управления.

Боевые рубки на русских кораблях того времени состояли из толстой вертикальной брони, доходившей до высоты глаз стоявшего в рубке человека. Для предотвращения проникновения в рубку снарядов, падающих навесно, устраивалась (более тонкая) грибовидная крыша, диаметром превосходившая диаметр самой рубки. Взамен двери (из опасения ее заклинивания опять-таки от непосредственного попадания снарядом) с задней стороны ее ставился, несколько отступя от вертикальной брони рубки, броневой траверс, прикрывавший открытую часть задней стенки всего сооружения.

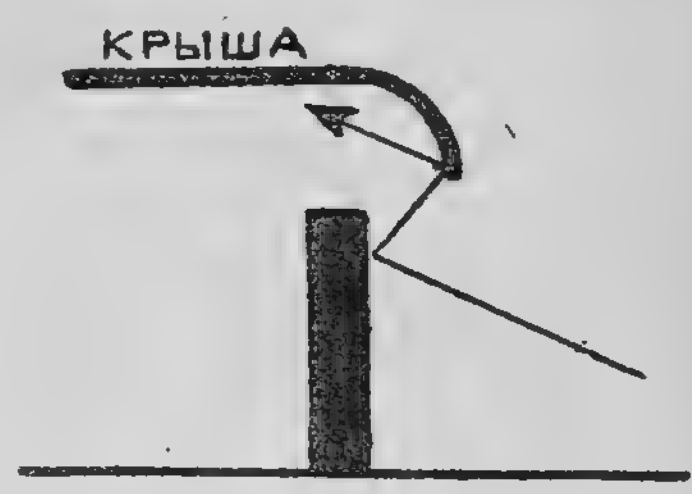


Рис. 28 Разрез боевой рубки русских кораблей.

Все рассчитывалось на прямые попадания и только. Резко выраженное осколочное действие японских снарядов вовсе не было предусмотрено. Очень широкая сплошная амбразура рубки давала сама по себе достаточную непосредственную возможность проникновения в рубку осколков, а грибовидные выступы крыши только способствовали улавливанию их, в случаях, когда они рикошетировали от вертикальной брони вверх, вторичный же рикошет осколков от внутренней части гриба крыши направлял их внутрь рубки (см. рис. 28).

Совсем плохо обстояло дело, как мы видели, с механизмами вертикальной наводки палубных орудийных установок крейсеров.

При стрельбе на дальней дистанции сгибались и ломались зубья подъемной дуги и шестерни. Это или значительно замедляло стрельбу, или прекращало ее совсем.

Например, на «Победе» (броненосец Порт-Артурской эскадры) из-за этого 6-дм. орудия в среднем делали меньше, чем по выстрелу в минуту.

На «Рюрике» только треть пушек была подбита неприятельским огнем, а две трети были выведены из строя вследствие повреждений подъемного механизма. Процент этот был еще выше на крейсере «Россия».

Также много таких повреждений было и на «Варяге».[1]

---

[1] Справочник «Военные флоты и морская справочная книжка на 1906 г.». стр. 66 (автор Н. Л. Кладо).

И, наконец, одной из важнейших непосредственных причин, содействовавших поражению русского флота, были снаряды. На этом вопросе следует остановиться подробнее.

На Владивостокском отряде осознание негодности русских снарядов произошло не сразу. Потребовалось несколько месяцев, прежде чем этот тяжелый вывод был сделан.

Первые суждения о результатах действия русских снарядов после боя 14 августа были совершенно неправильными.

Заблуждение об их качествах было общераспространенным.

Нет ничего удивительного, что ответственные за технику русской артиллерии генералы из артиллерийского отдела Морского Технического комитета в январе 1904 г. напутствовали Иессена при отъезде последнего из Петербурга словами: «Относительно нашей артиллерии Вы можете быть совершенно спокойны — она стоит безусловно выше японской». Официальный оптимизм их вполне соответствовал господствовавшей во всей русской армии и флоте преступной формуле: «Шапками закидаем» и нисколько не противоречил возможному намерению скрыть свои собственные ошибки.

Наивная вера в то, что русская морская артиллерия не хуже, а может быть и лучше японской имела распространение среди плавающего офицерского состава флота.

В цитированном выше письме один из участников боя 14 августа приводит следующие, все еще удерживавшиеся среди личного состава владивостокских крейсеров, суждения:

«Думают у нас, что наши снаряды, не разрываясь на такое множество мелких осколков и имея трубки более медленные, нанесли им (японцам. — В. Е.) очень солидные повреждения. Здешний американский морской агент (атташе), осматривая наши крейсеры, усиленно добивался знать, какими снарядами мы стреляли — вероятно ему были известны повреждения японцев. . .»

Первый сигнал о негодности русских снарядов привез первый отпущенный еще в ходе войны возвратившийся во Владивосток человек из состава экипажа «Рюрика», который рассказал о пробоинах от неразорвавшихся русских снарядов.

Полученное сообщение толкнуло адмирала Иессена на обсуждение этого вопроса с артиллеристами отряда. В итоге его явилось «полное подозрение» в неправильности действий русских взрывателей и недостаточной силе разрывного заряда.

Следующие два факта подтвердили эти сомнения. Во-первых, применение для всех как бронебойных, так и фугасных снарядов 152, 203 и 254-*мм* орудий того времени, одного и того же двухкапсюльного взрывателя генерал-лейтенанта Бринка.

Нарочито замедленное действие этого взрывателя предусматривалось для того, чтобы снаряд, преодолев первую (быть может даже броневую) преграду, взрывался только внутри корабля.

Во-вторых, чрезвычайно малый вес разрывного заряда русских снарядов по сравнению с японскими (английскими). Кроме того, взрывчатым веществом, применявшимся у русских, был увлажненный пироксилин, содержавший до 30% воды, что еще более уменьшало вес разрывного заряда.

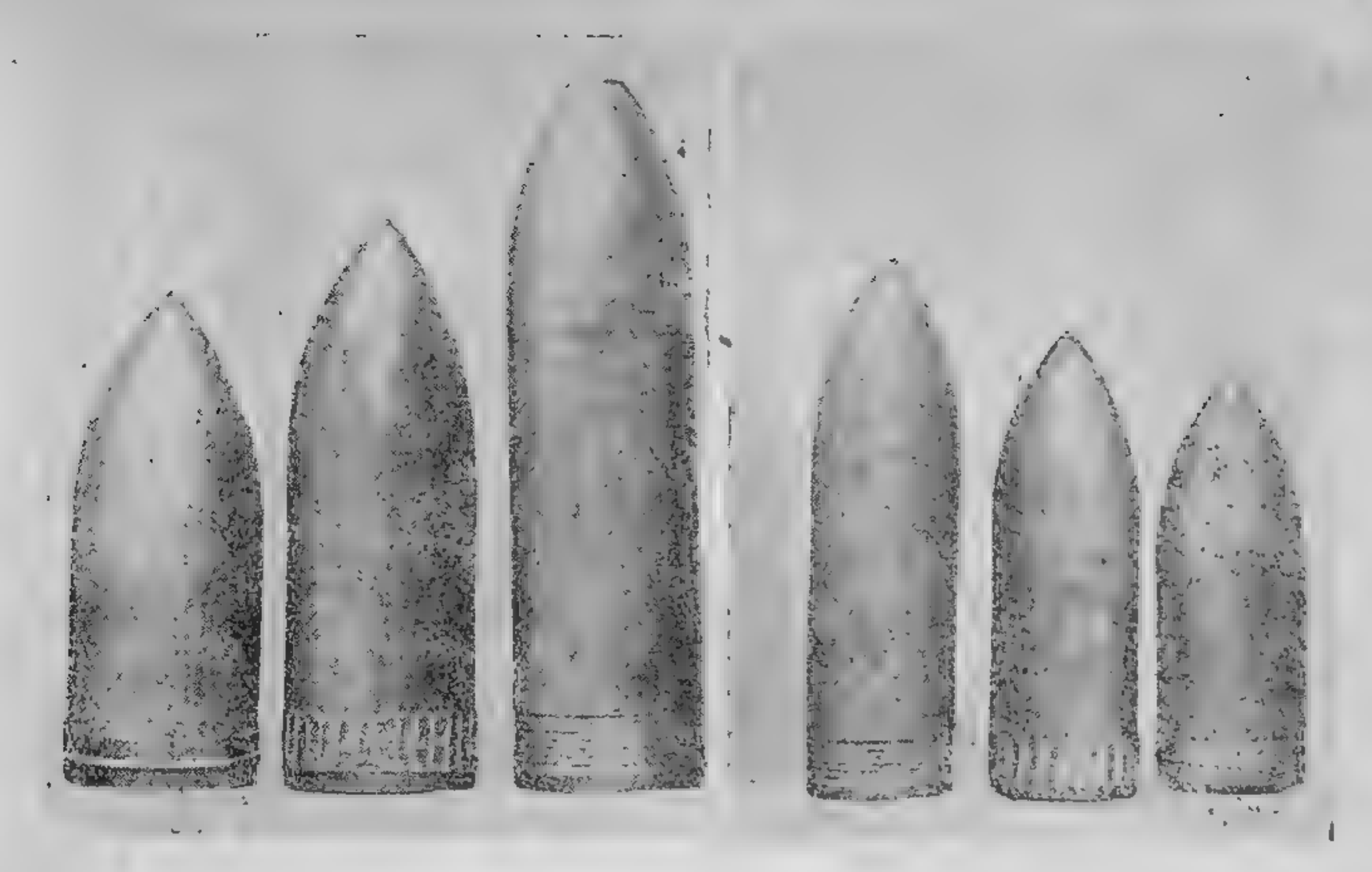


Рис. 29. Русские и японские снаряды.

Слева направо: 1, 2 и 3—203-*мм* русский и японский бронебойные и японский фугасный; 4, 5 и 6—152-*мм* японские фугасный и бронебойный и русский бронебойный. Все японские из числа невзорвавшихся в бою 14 августа и при бомбардировке Владивостока.

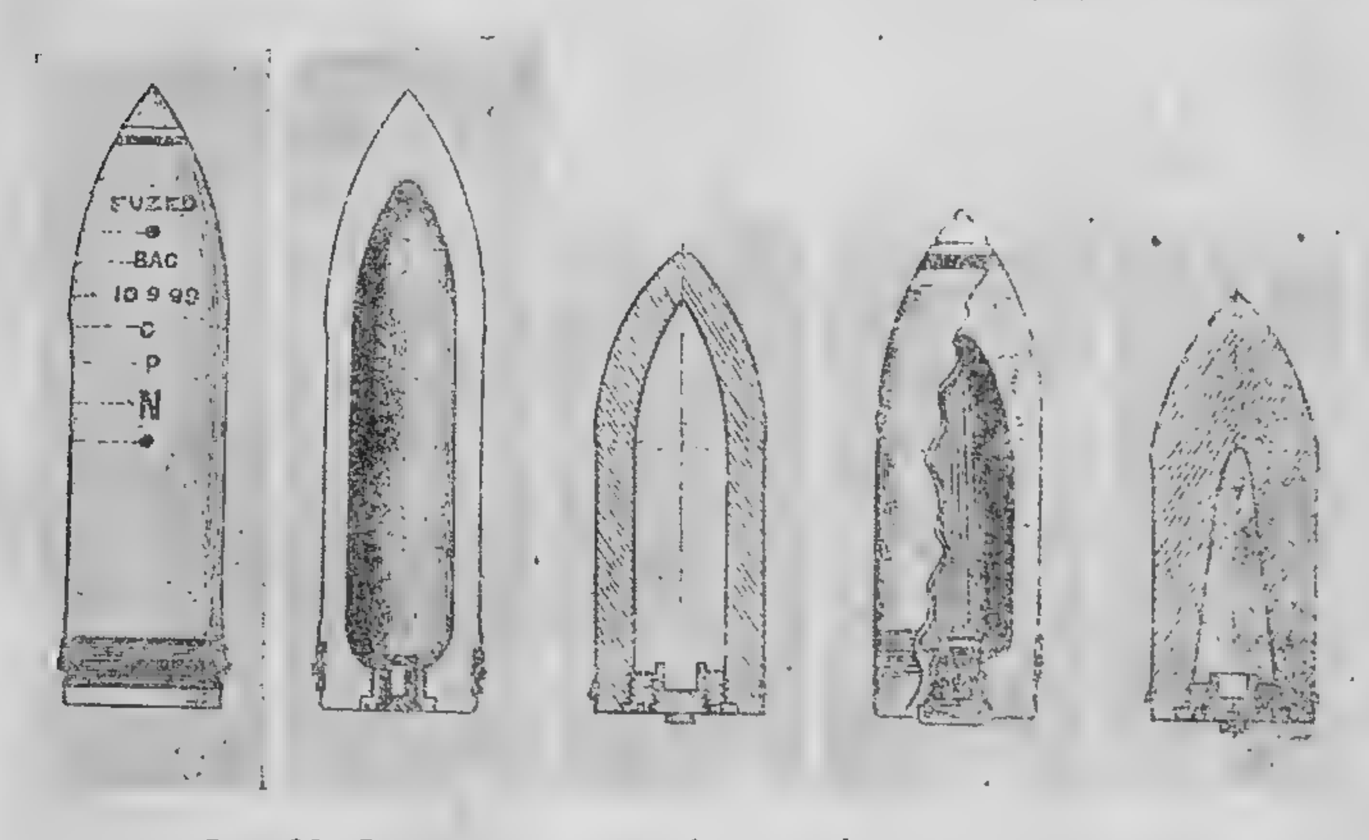


Рис. 30. Разрез английских (японских) и русских снарядов.

Слева направо: 1, 2 и 3—фугасные английский, английский и русский; 4, 5—бронебойные английский и русский.

В этом отношении русский флот шел путем, совсем отличным от флотов других государств. Японцы, тщательно следовавшие по стопам развития английской техники, имели снаряды, подобные английским. [1]

[1] В значительной части и изготовлявшиеся на английских заводах (Армстронг).

Их отличительная черта — сильнейшее фугасное действие достигалось: 1) значительно бо́льшим содержанием взрывчатого вещества, 2) значительно более эффективным качеством самого взрывчатого вещества (так наз. «шимозе» — пикриновая кислота), 3) весьма простыми, но крайне чувствительными взрывателями.

Увеличение веса взрывчатой начинки снаряда достигалось: 1) бо́льшей длиной его по сравнению с русскими того же калибра, 2) более тонкими стенками самого снаряда, благодаря чему внутренняя полость, могущая вместить снаряд, еще увеличивалась.

Эти два мероприятия были применены и в английском (японском) бронебойном снаряде, причем оказывалось, что в нем было больше взрывчатого вещества, нежели в русском фугасном (одного и того же калибра).

Практически это означало, что у русского флота собственно фугасных снарядов, какие в то время существовали у большинства иностранных государств, вовсе не было.

По существу было только два вида бронебойных снарядов с одинаковым для обоих взрывателем «с замедлением» и с несколько различным в каждом из них, но безусловно недостаточным по количеству взрывчатым зарядом из слабого по своей эффективности взрывчатого вещества.

Бронебойное их действие, ввиду значительных дистанций боя и ограниченности калибра (152 и 203 *мм*), в бою 14 августа не могло иметь значения. Фугасного действия на неприятельском корабле, в большинстве случаев, они не проявляли, так как они или пронизывали оба борта корабля, не успев взорваться, или же, взорвавшись, наносили ничтожные повреждения.

Русский снаряд, попавший в небронированный борт неприятельского корабля, оставлял в нем круглое отверстие, приблизительно равное калибру снаряда; выходное отверстие или соответствовало входному, или несколько превосходило его по размерам.

Все здесь сообщаемое о снарядах не было в то время какой-нибудь недоступной ни для кого новостью, и не являлось чужим секретом.

Для людей, хотя бы в малой степени следивших за иностранной специальной литературой, не должно было быть тайной, что японские фугасные снаряды имели длину, равную четырем и более калибрам, тогда как русские не превышали 2,5—2,7 калибра. [1]

Не было также секретом, что поражение английскими фугасными снарядами приводит к жестоким разрушениям небронированных частей, что взрывы их сопровождаются очень высокими температурами, [2] вызывают пожары, обращают дерево в мелкую щепу, а тонкие переборки, надстройки и особенно дымовые трубы — в решето.

---

[1] См., напр. разрез 305-*мм* башенной установки японского броненосца «Миказа», помещенный в английском справочнике Брассей за 1900 г., стр. 350, где показан именно такой длины снаряд.

[2] «От которых плавится даже железо»,—пишет Кладо в «Морской справочной книжке 1906 г.». На «России» при пожаре под полубаком сгорели оцинкованные листы внутренней отделки.

За три года до русско-японской войны в английском флоте был произведен ряд опытовых стрельб по старому броненосцу «Беляйль» («Belisle») различными снарядами, снаряженными лиддитом, т. е. той же пикриновой кислотой, что и японское «шимозе».

Описание этих опытов печаталось во многих иностранных морских журналах, что, конечно, не могло и не должно было остаться неизвестным для руководителей строительства русского флота.

Вот вкратце, что было напечатано о действиях фугасных снарядов при опытной стрельбе по «Беляйлю» в английском справочнике Брассей за 1901 г.:

1) Броненосец «Маджестик» выпустил, насколько известно, восемь 305-*мм* «обыкновенных», семь 305-*мм* бронебойных, около ста 152-*мм* фугасных лиддитовых по носу и батарее, около ста 152-*мм* «обыкновенных» по корме, а также около 400 — 75-*мм* и 750 бронебойных малого калибра. Стрельба велась полными боевыми зарядами.

2) Стрельба началась с расстояния около 8,5 каб. и продолжалась в пределах 6,5—8,5 каб. В «Беляйль» попало около 30—40% выпущенных снарядов.

3) Броня[1] была пробита только в трех местах: дважды — 305 и один раз — 152-*мм*.

В последнем случае это была броня толщиной, соответствующей калибру (152-*мм*). Все остальные, попавшие в броню 152-*мм* снаряды не оказали на нее никакого действия, однако, взрывы нескольких лиддитовых фугасных, ударивших в броню носовой части у ватерлинии, вызвали опасную течь.

4) Лучшим снарядом для разрушения небронированных частей оказались снаряженные лиддитом фугасные. Незащищенные части корабля впереди и позади броневой цитадели были попросту обращены в решето взрывами снарядов, но наблюдалась значительная разница между эффектом, производившимся 152-*мм* снаряженным порохом (которыми стреляли по кормовой части корабля), и лиддитовыми поражениями носовой части. Повреждения, наносимые теми и другими, несравнимы.

Если повреждения 152-*мм*, снаряженного порохом, можно уподобить действию топора, разбивающего деревянный ящик, такой же лиддитовый обратил бы тот же ящик буквально в пыль.

Сверх того при взрыве в междупалубном пространстве «обыкновенного» с порохом — на палубе не оставалось никакого следа: наоборот, взрыв фугасного лиддитового приводил не только к громадным пробоинам, но и выпучиванию палубы.

Дымовая труба оказалась вовсе сбитой — в качестве причин этого называют или 305-*мм* «обыкновенный», или 152-*мм* лиддитовый. Один из последних снарядов, срезав пароотводную трубу, взорвался, осколок его проник через броневую решетку дымовой трубы.

Мачты, хотя и изрешечены, но удержались на своих местах, почти весь такелаж их перебит.

---

[1] Корабль, служивший мишенью, очень старый, броня толщиной от 152 до 305 *мм* железная.

5) Небронированные части корпуса корабля были до такой степени разбиты, что не было возможности в точности установить результаты попаданий каждого снаряда в отдельности.

6) Английский ежегодник не дает подробной информации о действии лиддитовых снарядов. Однако, автор статьи отмечает, что, судя по фотографии, помещенной в журнале «Engineer», снятой с корабля, когда его вели в док, повреждения, нанесенные ими, были исключительно велики и заставляют сделать ряд предостережений в отношении ватерлинии английских защищенных крейсеров.

7) Итоговый вывод английского справочника следующий: «Опыты с броненосцем «Беляйль» с полной убедительностью показали, что броня дает вполне надежную защиту от артиллерийского огня и что незащищенные части корабля безнадежно не выдерживают огня многочисленных скорострельных орудий».

Если приведенное здесь краткое резюме о стрельбе фугасными снарядами по «Беляйлю» сопоставить с помещенным выше (см. стр. 228) описанием действия японских снарядов по русским крейсерам, то сходство получается почти полное. Следует только учесть, что английская опытовая стрельба производилась с гораздо меньших расстояний и из орудий более крупных калибров, чем боевая стрельба японцев в бою 14 августа. Поэтому на «Беляйле» броня оказалась все-таки пробитой. В остальном можно отметить поразительное сходство. Изрешеченные небронированные части борта и надстройки, разбитые дымовые трубы, сильнейшее фугасное действие лиддитовых и шимозных снарядов и даже осколок, проникший в кочегарку через броневую решетку дымовой трубы, имели место в обоих сравниваемых случаях.

Опыт с «Беляйлем» не был последним предупреждением. Ведь когда началась война, бризантность снарядов, снаряженных японским «шимозе», должна была быть выявленной на русских кораблях, побывавших в бою с японцами. Даже в иностранной печати появились сведения об осколочном действии японских снарядов. Ссылаясь на русский официальный «Вестник» (?), корреспондент американского «Нью-Йорк Херальд» писал в мае 1904 г. из Петербурга о преимуществе японских снарядов:

«Шимозные снаряды разрываются на 2 000—3 000 осколков. Пироксилиновые же дают всего 10—150. В бою при Чемульпо один из матросов «Варяга» был ранен 160-ю осколками. К тому же снаряжение шимозой в два раза дешевле, чем пироксилином». [1]

В условиях позорной отсталости русской промышленности того времени в ходе войны полное перевооружение всего флота новым боезапасом было вряд ли возможно. Широкое же осведомление всего личного состава русских боевых кораблей о характере взрыва снарядов противника, изыскания и рекомендация мер защиты против осколочного их действия были естественной и прямой обязанностью соответствующих органов морского министерства.

Как же все-таки могло случиться, что русский флот так жестоко отстал от своего противника и флотов других государств в отношении качества снарядов?

---

[1] Нью-Йорк-Херальд, Парижское издание от 9 мая 1904 г.

1) В 1889 г., т. е. за пять лет до войны, морской технический комитет установил классификацию потребных для флота снарядов.[1]

2) Устанавливая ее, комитет считал, что для поражения незащищенных броней кораблей и береговых укреплений должно иметь в боевом комплекте, кроме прочих родов снарядов, также и снаряды с возможно бо́льшим разрывным зарядом, так как польза от них представлялась очевидной.[2]

3) Более того, признавалось, что бронебойные стальные снаряды будут в этом случае «пронизывать борта неприятеля без особого вреда».

4) Произведенные тогда же испытания 152-*мм* стальных бомб завода Рудницкого, имевшего возможность изучить производство снарядов подобного рода за границей, показало, что для означенных целей можно иметь тонкостенные снаряды, достаточно безопасные от разрыва в стволе орудия, при хорошей меткости и весе разрывного заряда от 18 до 22,5% от полного веса снаряженного снаряда.

5) Однако, партия изготовленных бомб Рудницкого испытана на разрушительное действие при стрельбе не была как «по малому числу их в доставленной партии и потому еще, что полезность столь большого разрывного заряда считалась несомненною».

6) Такие снаряды, получившие название «фугасных», предполагалось ввести на вооружение.

Но в дальнейшем оказалось, что русские заводы как казенные, так и частные, по состоянию у них снарядной техники, затрудняются изготовлением стали столь высоких качеств, как это требуется для тонкостенных снарядов. Завод же Рудницкого имел слишком малую производительность.

К тому же бывший в то время управляющий морским министерством Чихачев в целях удешевления снарядов «решил требуемые снаряды высокого качества заказывать исключительно казенным заводам, пока частные не понизят цены».[3]

Пришлось поступиться качествами стали и утолстить их стенки, соответственно уменьшив разрывную начинку. Были запроектированы фугасные с весом начинки в 7,7% от веса снаряда, при требованиях к пределу упругости снаряда в 3 800 атмосфер при удлинении на 20%.

Однако, и это оказалось не под силу русской промышленности.

Чертежи снарядов были вновь переработаны, требования к пределу упругости металла были снижены до 2 700 атмосфер при удлинении на 8%. В итоге получились снаряды еще более толстостенные с весом разрывной начинки в 3,5%.[4]

---

[1] Отношение морского технического комитета председателю следственной комиссии по делу о Цусимском бое 1 февраля 1907 г. («Русско-японская война» Документы, отд. IV, кн. 3, вып. 5, стр. 357—362).

[2] Отчет морского технического комитета за 1889 г.

[3] Отчет морского технического комитета за 1892 г.

[4] Была в свое время сделана слабая попытка увеличить веса взрывчатой начинки снаряда путем замены пироксилина более плотным веществом — мелинитом (пикриновая кислота). В 1895—1896 гг. на полигоне были произведены совместно с сухопутным военным ведомством опытовые стрельбы мелинитовыми снарядами. Однако, стрельба ими была признана небезопасной для орудия, и опыты были оставлены.

7) От таких снарядов нельзя было ожидать сильного бризантного действия—отсюда не стали изыскивать для них особо чувствительных трубок, а применяли трубки с замедлителем, «обеспечивающим разрыв снаряда по прохождении легкого борта для нанесения поражений осколками внутри корабля».

8) В 1896 г. предполагалось провести всесторонние специальные опыты по испытанию всех применявшихся во флоте снарядов, а предварительные произвести на Охтенском полигоне. Но так как и эти последние потребовали больших расходов, то и от них в 1897 г. в полном масштабе отказались. Замечательна мотивировка отказа: «С хозяйственной стороны опыты уже не имеют большого значения, так как требующиеся для судов снаряды изготовлены или заказаны почти до полного комплекта».

Вместо специальных опытов было решено допустить испытания лишь попутно при приемных испытаниях снарядов, плит и проч. по текущим валовым заказам.

Последняя жалкая попытка организовать опытные стрельбы была сделана в 1900 г. Но ограничились лишь испытаниями сегментных снарядов, «фугасные» же пошли на снабжение всего русского флота, без развернутых специальных испытаний.

«Дальнейших представлений, — пишет морской технический комитет в 1907 г. на запрос следственной комиссии,—не делалось.

Но считая имеемые снаряды недостигающими тех максимальных требований в отношении бризантности, которые имелись в виду еще в 1889 году, Комитет, тем не менее, не имел поводов считать их особенно слабыми по разрушительному действию, принимая во внимание: 1) что в боях при Сант-Яго и реке Ялу испанские и китайские суда были сожжены или подбиты обычными пороховыми бомбами, тогда как наши фугасные снаряды снаряжались более сильными взрывчатым составом—пироксилином, и 2) что при стрельбах 1901—1902 гг. с черноморских броненосцев по береговой батарее (?—В. Е.) на Тендровской косе разрушительное действие 6 дм. фугасных бомб было признано отнюдь не слабым, а более чем удовлетворительным».

Вряд ли можно найти более яркий пример преступной самоуспокоенности, косности и бюрократизма, чем во всей этой истории со снабжением русского флота снарядами перед русско-японской войной.

Специальные опыты для определения бризантного действия русских фугасных снарядов были поставлены не до принятия решения о введении их на вооружение русского флота, не в девяностых годах XIX века, а уже после позорного поражения русских эскадр под Порт-Артуром, Шантунгом и у Фузана, после Цусимы—летом 1905 г. Они поставлены были не морским техническим комитетом и не по инициативе генералов и инженеров морского министерства, а во Владивостоке на Русском острове по инициативе Иессена и артиллеристов Владивостокского отряда.

Они были проведены кустарно, в соответствии с теми средствами, которыми располагал Владивостокский порт.

Силами команд крейсеров «Россия» и «Громобой» на берегу бухты Парис был устроен небольшой полигон. Пловучим краном затащены и выгружены на него различные металлические предметы, выбранные

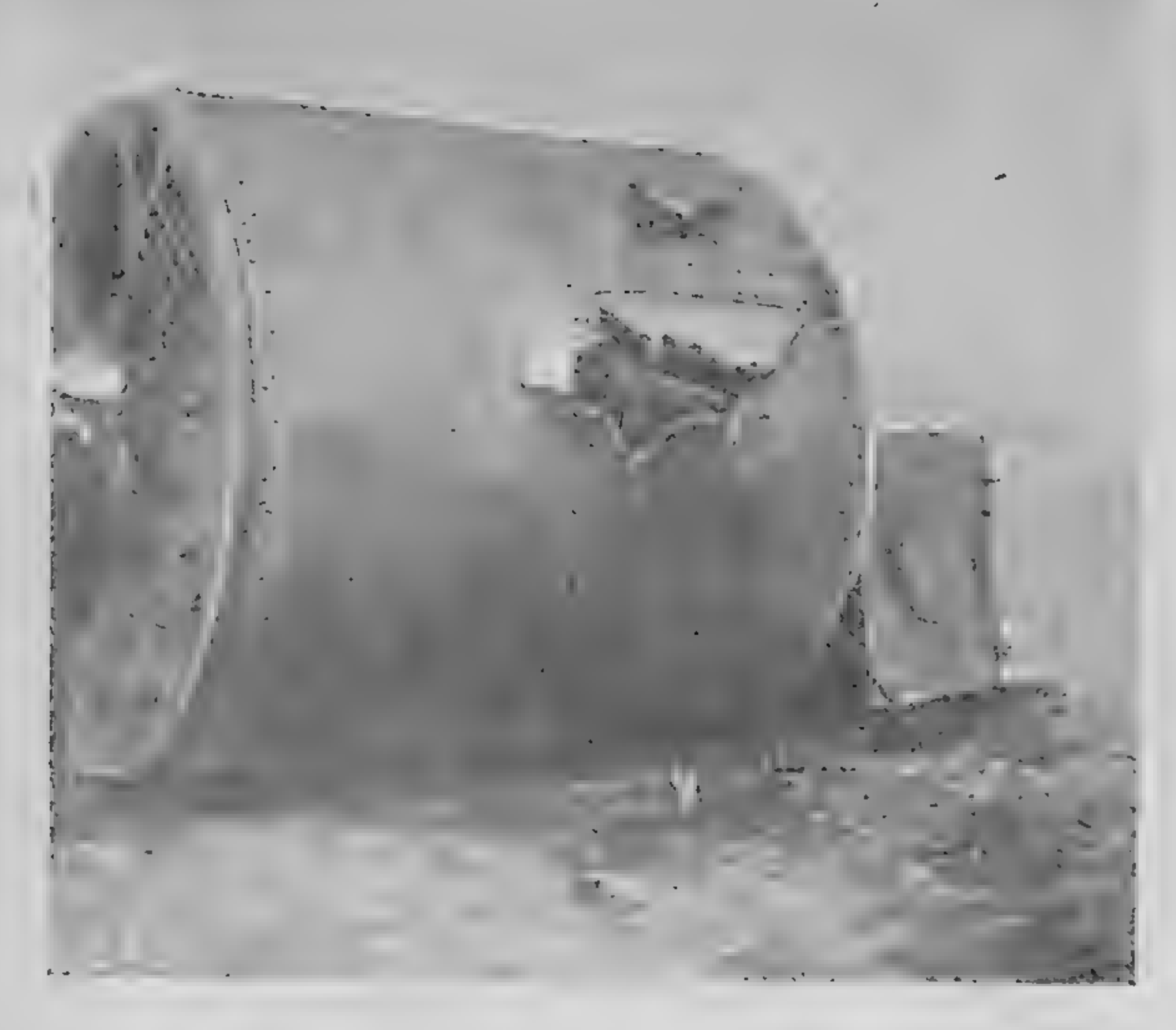


Рис. 31-а. Опыты с русскими снарядами во Владивостокс, Выходные пробоины русских фугасных, пробивших много слоев металла.



Рис. 31-б. Опыты с русскими снарядами во Владивостоке. Коечная сетка; видно круглое входное отверстие, пробитое снарядом.

из портовых складов железного лома, старые водотрубные котлы, коечные сетки, железные цилиндры и т. д. Для определения места разрыва снаряда позади указанных объектов были натянуты парусиновые щиты.

Крейсер «Россия», ставший на якорь в расстоянии 3 каб., произвел стрельбу из 152-*мм* в 45 кал. орудия.

Были испытаны: 1) принятые на вооружение фугасные с разрывными зарядами влажного пироксилина, снабженные двухкапсюльными взрывателями Бринка, и 2) особо приготовленные местными средствами фугасные же, снаряженные бездымным порохом с донными взрывателями Барановского, т. е. с начинкой и трубкой, применявшимися в 305-*мм* снарядах и таковых, применявшихся в старых (напр. «рюриковских») 203-*мм* в 35 кал.

«Результаты испытаний,—писал Иессен,— . . . вполне подтвердили все предположения о совершенной недействительности фугасных снарядов нашего флота, в сравнении с японскими».

Акт о произведенных опытах Иессен назвал «прямо обвинительным и развертывающим ужасающую картину причин последовательных наших неудач и поражений на море в продолжение всей этой войны».[1]

---

[1] Из рапорта адмирала Иессена главнокомандующему всеми силами, действующими против Японии, Линевичу, написанного в конце июня 1905 г.

ГЛАВА XIII

ВЛАДИВОСТОКСКИЕ КРЕЙСЕРЫ ПОСЛЕ БОЯ 14 АВГУСТА. ЗИМА 1904—05 г. ЦУСИМА

(*Схемы 15, 16, 2 и 3*)

Бой 14 августа был заключительным событием в активной деятельности владивостокских крейсеров.

«Россия» и «Громобой» приступили во Владивостоке к исправлению полученных в бою тяжелых повреждений.

При слабых ремонтных средствах порта это было длительной операцией. [1]

В единственном функционировавшем тогда сухом доке стоял все еще неисправленный «Богатырь».

О производительности других цехов владивостокских портовых мастерских говорят сроки, потребовавшиеся на приведение крейсеров в боеспособный вид.

Первый выход в море на испытания «Громобоя» состоялся в первой половине октября, иначе говоря, почти через два месяца ремонта; крейсер «Россия» вышел на пробную стрельбу и испытания механизмов лишь 20 ноября.

Больше всего затруднений вызвал ремонт артиллерийского вооружения.

---

[1] В противоречии с этим находится показание командира Владивостокского порта контр-адмирала Греве, бывшего в этой должности в период с 15 августа 1904 г. по 2 февраля 1906 г., и относящееся к весне 1905 г., т. е. ко времени ожидавшегося прибытия эскадры Рожественского. Он считает, что: 1) Починочные средства порта весной 1905 г. были в о ч е н ь хорошем состоянии. 2) Запасы строительных материалов для железного судостроения были обильны. 3) Недостатка рабочих не было, так как за зиму прибыло во Владивосток несколько партий сормовских рабочих. 4) Недостаток в доках мог ощущаться, но второй, хотя и недоконченный, был тем не менее приспособлен для приема корабля, «для чего требовалось около одного месяца времени для прорытия перемычки».

Столь благоприятный отзыв в значительной мере следует отнести к «официальному оптимизму» командира порта. Однако, с осени 1904 до весны 1905 г. ремонтные возможности Владивостокского порта были действительно сильно улучшены, так как, кроме грузов, непосредственно предназначавшихся Владивостоку, в него направлялась большая часть грузов, предназначенная для отрезанного, а затем занятого японцами Порт-Артура.

Уже во время войны было закончено постройкой здание портовых артиллерийских мастерских, но оборудование их затягивалось недосылкой электромоторов, трансмиссий, станков, вентиляторов и пр.

После боя 14 августа выяснилась полная бедность порта в запасных артиллерийских частях—все пришлось делать совершенно заново. Решительно у всех 203 и 152-*мм* станков обоих крейсеров были сломаны подъемные механизмы. Мастерские не имели достаточно мощного молота. Литейная не имела должного оборудования. Имевшийся сталелитейный цех не мог отливать ничего более крупного, чем ручные гранаты.

Плохо обстояло дело с запасами орудийных стволов. Поврежденное 203-*мм* орудие с «России» удалось заменить только значительно позднее — по присылке его из Европейской России.

«Бой 14.8.—пишет главный портовый артиллерист Владивостокского порта,—привел порт в крайне напряженное состояние, так как, кроме огромного количества кораблестроительных ремонтов, мастерские должны были произвести не менее работ артиллерийских. В то время артиллерийские мастерские не действовали, и арсенал не мог оказать почти никакой помощи, так как в нем деталей современной артиллерии не было, многие детали были высланы значительно позже, после требования телеграммами». [1]

Затруднения владивостокских портовых мастерских не ограничивались одной лишь необходимостью исправлять боевые повреждения крейсеров.

13 октября 1904 г. крейсер «Громобой», только что закончивший ремонт, вышел с батальоном войск на борту в залив Посьет. [2]

Следуя 15-узловым ходом ко входу на рейд Паллада, крейсер налетел на неогражденную во время войны вехами, единственную в заливе Посьета, подводную банку Клыкова. Совсем незадолго до аварии крейсер, к счастью, уменьшил ход, однако, скорость все-таки была значительной, и удар левой скулой подводной части о подводные камни был очень силен. Прочертив себе днище приблизительно на протяжении трети длины корпуса, «Громобой» круто повернул вследствие удара влево и, проскочив через банку, все-таки еще продолжал, несмотря на застопоренные машины, довольно быстро двигаться вперед.

Как впоследствии оказалось на протяжении около 50 шпангоутов

---

[1] Показание главного артиллериста Владивостокского порта («Русско-японская война». Документы, отд. IV, кн. 3, вып. 5, стр. 335—350).

[2] Положение в северо-восточной Корее в этот период характеризовалось следующим. В первую декаду августа кавалерийские части русских, продвигаясь на юг по приморской дороге, произвели усиленную рекогносцировку Гензана. Для укрепления положения в северо-восточных провинциях Кореи была сформирована сводная казачья бригада, которая к концу сентября продвинулась до северных берегов залива Броутона, заняв г. Пукчьенг. Однако, опасения за ее коммуникации заставили командующего Приморским округом генерала Линевича приказать ей отойти к северу—в г. Сонзин (залив Плаксина). В это время сведения о противнике сообщали об усилении японских войск в Корее и возможном нападении их на бригаду. Последовало некоторое оживление деятельности японцев в Корее, войска их появились у Хонгарьенгского перевала между г. Хамхынг и г. Хонгуон. Для укрепления тыла выдвинутых на 400 *км* от границы Приморья русских частей и осуществлялась, повидимому, переброска на «Громобое» батальона пехоты в Посьет.

(а общее число их—131) было сильно прогнуто наружное днище. Местами обнаружилась течь и выгнуто внутреннее дно. Спасла, повидимому, деревянная обшивка подводной части, которой в то время снабжались большие крейсеры, сыгравшая роль амортизатора. Подведение пластыря не удалось из-за слишком большого протяжения поврежденной части, однако, крейсер благополучно возвратился во Владивосток.

Так как сухой док, как сказано, был занят крейсером «Богатырь»,[1] пришлось его вывести, удерживая на плаву понтонами, а в док ввести «Громобой». «Богатырь» стоял с понтонами до половины зимы 1904 - 1905 гг. С аварией «Громобоя» Владивостокский отряд как таковой временно прекратил свое существование.

Бесславно закончил свою и без того не богатую боевыми подвигами деятельность вспомогательный крейсер (официально транспорт) «Лена». Накануне того, как владивостокские крейсеры вышли в свой последний боевой поход, «Лена» отправилась в Охотское море в экспедицию для охраны промыслов. В эту же экспедицию направлены были также небольшие владивостокские транспорты: «Якут» (700 тонн), «Камчадал» (900 тонн) и «Тунгуз» (700 т). С ними «Лена» должна была встретиться в устье Амура, так как совместный переход через Татарский пролив такому глубокосидящему судну, как «Лена», был недоступен.

По приходе в устье Амура, начальник экспедиции и командир «Лены» узнали о поражении Артурской эскадры в бою 10 августа и бое владивостокских крейсеров 14-го, донесли о неисправности механизмов крейсера и получили разрешение наместника прекратить экспедицию. Отправив малые транспорты в Николаевск-на-Амуре, «Лена» вышла в Тихий океан для крейсерской операции на путях Сан-Франциско—Иокагама. «Однако, дня за два до предполагавшейся и возможной встречи с японскими пароходами, везшими из Америки артиллерию, «Лена» свернула с обычного пути и пошла в Сан-Франциско».[2]

Через месяц по выходе из Владивостока командир «Лены» получил разрешение из Петербурга разоружить свой корабль в американском порту, «хотя состояние механизмов вполне допускало дальнейшее крейсерство».

Общая обстановка на театре для царской России все ухудшалась и ухудшалась.

В начале сентября японцы подвезли на Порт-Артурский фронт 280-*мм* гаубицы, а с 2 октября эти мощные орудия навесного огня начали избивать русские корабли в Порт-Артурской гавани.

Собственно говоря, участь Артурской эскадры была уже решена. Наступила фаза ее агонии. По примеру того, как за пятьдесят лет до

---

[1] По первичном вводе в док «Богатыря» летом 1904 г., за отсутствием в порту необходимой листовой стали, его громадные пробоины начали заделывать кустарным способом, заполняя деревом и прикрывая тонкими листами.

Импровизация оказалась неудачной — корпус потек. Только по починке «Громобоя» «Богатырь» был вновь введен в док для настоящего ремонта подводной части.

[2] «Военная энциклопедия» (изд. Сытина), т. XIV, стр. 576.

этого поступил русский флот в Севастополе, личный состав эскадры, пушки и даже торпедные аппараты (метательные), снятые с кораблей, пошли на сухопутный фронт Артура. Многие русские моряки в непривычной для себя обстановке, в тяжелых условиях окопной войны проявили ряд подвигов высокой доблести и самопожертвования.

В море перед Порт-Артуром происходили многочисленные, но не могущие уже изменить общей обстановки отдельные вылазки и схватки преимущественно малых судов: миноносцев, катеров, тральщиков и канонерских лодок. С сухого пути велся методический гаубичный огонь, и следовали один за другим кровавые штурмы крепости.

В первых числах декабря японцы захватили гору Высокую, что дало им возможность обстреливать русские корабли в гавани уже непосредственно прицельным, а не перекидным огнем. Из уцелевших больших боевых кораблей с 9 декабря 1904 г. оставался один лишь броненосец «Севастополь», стоявший на внешнем рейде и недоступный обстрелу с Высокой горы.

Упорными последовательными торпедными атаками в течение пяти ночей подряд он был, однако, выведен из строя, а затем затоплен своим личным составом.

Артурская эскадра была уничтожена.

2 января 1905 г. генерал Стессель сдал японцам крепость Порт-Артур.

Из Европейской России медленно с множеством трудностей и различного рода осложнений в пути двигалась вторая Тихоокеанская эскадра. За четыре дня до падения Порт-Артура главное ядро эскадры Рожественского, обогнув Африку вокруг мыса Доброй Надежды, подошло к острову Мадагаскар и стало на якоре у острова Сэнт Мари, начав этим двухмесячную стоянку у берегов Мадагаскара.

Из Владивостокского отряда остался боеспособным лишь один крейсер—«Россия». Не считая интернированных и разоруженных в нейтральных портах русских кораблей Порт-Артурской эскадры, на всем Дальнем Востоке он в это время был единственным большим кораблем царского флота. «Громобой» чинился в доке, «Богатырь» ждал своей очереди для докового ремонта.

За месяц до падения Порт-Артура в первых числах декабря все еще находившемуся во Владивостоке командующему флотом Скрыдлову были переданы следующие заключения Морского министерства:

«Суда Владивостокской крейсерской эскадры должны быть сохранены для 2-й эскадры. Крейсерские операции с риском новых повреждений следует избегать . . .

. . . . При подходе 2-й эскадры крейсера следует выслать навстречу, лишь в случае, если будут верные данные для расчета времени и места встречи. . .»[1]

Попутно Министерство сообщало, что для снабжения Владивостока углем сделаны подряды на поставку в него морем 240 тысяч тонн, причем почти все пароходы находились уже в пути.

«Первые из них,—отмечалось в извещении,—уже доставили 25 тысяч тонн, что показывает на полную возможность, при сосредо-

---

[1] Дело ЛОЦИА № 108, л. 51.

точении в настоящее время японского флота в Желтом море, подвозить этот материал указанным путем».[1]

В конце месяца «за уничтожением судов 1-й эскадры в Порт-Артуре» должность командующего Тихоокеанским флотом была упразднена. Командование отрядом крейсеров было оставлено на Иессене. Адмирал Скрыдлов отозван в Петербург.

В ожидании эскадры Рожественского и возможного выхода к ней на встречу владивостокские крейсеры подверглись не только исправлению повреждений, но и усилению вооружения и защиты.

Боевой опыт подсказал необходимость устранения ряда бессмыслиц в первоначальном проекте размещения артиллерии. Под полубаком безо всякой броневой защиты издавна стояла 152-*мм* пушка с недопустимо малым углом обстрела, такая же стояла в батарейной палубе на юте; их переставили так, чтобы они могли принимать участие в бортовом обстреле. Осознанная важность более крупных калибров и бесполезность таких малых орудий, как 47-*мм*, натолкнуло на мысль о возможности вообще усилить артиллерию крейсера. В итоге перевооружения на «России» и «Громобое» вместо шестнадцати 152-*мм* орудий стало двадцать.

Всячески принимались меры для улучшения живучести артиллерии и ее прислуги. Выясненное в бою сильнейшее бризантное действие японских снарядов, дающих при разрыве дождь осколков, и сравнительно слабая пробиваемость последних привели к созданию всюду, где можно, импровизированных траверзов из коек, скрепленных сня-

---

[1] Однако, сосредоточение японского флота в Желтом море продолжалось недолго. После падения Артура японцы естественно смогли обратить внимание на недопуск во Владивосток иностранных пароходов. За период январь—март 1905 г. японскими кораблями было захвачено восемь пароходов (из них 5 английских, 1 голландский, 1 шведский и 1 германский) — в Корейском проливе, шесть (3 английских, 2 австрийских, 1 германский) — в Цугарском и восемь пароходов (4 английских, 1 американский, 1 австрийский, 1 норвежский, 1 германский)— севернее Цугарского пролива, главным образом в проливах Кунасири и Еторофу.

Из числа 14 пароходов, захваченных в Цугарском и северных проливах, не менее 50% было с грузом угля преимущественно английского происхождения.

После цусимского разгрома пароходы, зафрахтованные русским правительством, а частью, очевидно, и такие, которые шли на собственный страх и риск в целях наживы, продолжали захватываться японцами. В томе 4-м японского официального «Описания», упомянуто 10 судов разных национальностей, шедших преимущественно с продовольствием и фуражом в русские дальневосточные порты: в Николаевск-на-Амуре, на Камчатку и во Владивосток и задержанных японцами.

Полного прекращения морских сообщений с Владивостоком и даже с Порт-Артуром в период до падения его японцы, однако, не достигли. Известен случай, когда в Порт-Артур 12 декабря 1904 г. прошел с грузом муки английский пароход «Кинг-Артур». («Русско-японская война», кн. 4, стр. 275).

И, кажется, нигде не освещен в печати выход из Владивостока 7 ноября, зафрахтованного русскими английского парохода «Карляйль», с грузом боевых и продовольственных припасов для Порт-Артура. Пароход этот 12 ноября, пользуясь темнотой и снежной пургой, вышел через Лаперузов пролив и пролив Еторофу в океан, но там, во время жестокого шторма, потерял все 4 лопасти гребного винта. В дальнейшем дрейфе корабль в течение 82 дней был отнесен сначала северными штормами на юг до широты 20°23′ N, а оттуда на вест до Филиппинских островов. Порт-Артур тем временем пал, и пароход после починки в Манилле перешел во французский порт Сайгон.

тыми с вооружения противоторпедными проволочными сетями Булливана (см. рис. 32).

Прибыли по железной дороге горизонтально-базисные дальномеры Барр и Струда.

Ожидалась присылка новых радиостанций с дальностью до 100 миль. Делалась попытка для увеличения горизонта наблюдения путем использования привязных аэростатов (сферических и змейковых).

«Громобой» вышел из дока 22 февраля 1905 г. Сквозь разбитый ледоколами лед вместо него опять втянули в док многострадальный «Богатырь» с носом, удерживавшимся на плаву понтонами.

Теперь во Владивостоке было два боеспособных крейсера, несколько малых миноносцев, несколько транспортов и подводных лодок.

В течение зимы 1904—1905 гг. во Владивосток начали прибывать по железной дороге первые в России подводные лодки. Одной из первых доставлена лодка «Сом» (типа Голланда), присланная во Владивосток в конце декабря 1904 г., а в середине января 1905 г. уже готовая к плаванию. Тогда же прибыла миниатюрная, всего в 16 тонн, лодка «Форель» (немецкой постройки). Вслед за ними последовали: «Осетр» (типа Лэка), «Налим», «Скат», «Касатка» и «Граф Шереметьев» (типа Бубнова).

К весне 1905 г. четыре-пять лодок были готовы к плаванию, но, находясь в периоде освоения, боевого применения иметь не могли. [1]

Действия японцев в течение зимы 1904—1905 гг. После успешных для японского флота боев 10 и 14 августа 1904 г., после ликвидации у Корсаковска (на Сахалине) прорвавшегося из Порт-Артура крейсера «Новик», командующий японским флотом Того мог дать своим кораблям попеременно необходимый ремонт.

Из крейсеров Камимуры первым был введен в док «Ивате». [2]

Чтобы предотвратить проникновение во Владивосток нейтральных пароходов, в конце августа к северо-западному побережью о-ва Хоккайдо были отправлены вспомогательные крейсеры «Нихон Мару»

---

[1] Известен разработанный во Владивостоке в конце января 1905 г. план активного применения двух подводных лодок совместно с миноносцами в районе Цугарского пролива и порта Отару.

По этому плану предполагалось, что, используя промежуточную базу в заливе Ольга, в которую перейдет также и один из транспортов (пароход «Эрика»), лодки, по возможности на буксире у миноносцев, будут подведены к берегам Японии, откуда они должны самостоятельно проникнуть; одна в Хакодате, другая в Аомори; миноносцы же предназначались для атаки судов в Отару (дело ЛОЦИА № 144).

План хотя и смелый, но вследствие технического несовершенства лодок и по степени их освоения личным составом — весьма трудно выполнимый. Подводные скорости первых русских лодок были порядка 6—6,5 узла, а подводные дальности—порядка 20 миль. Учитывая, что от входа в Цугарский пролив до Хакодате около 30 миль, что в проливе наблюдаются течения в 2,5—3,5 узла и что при совпадении направления постоянного течения с течением приливо-отливным, оно достигает 5 узлов, можно представить себе все трудности, с которыми столкнулись бы там, находившиеся на заре своего развития малые, не бывавшие в море, не освоенные своим экипажем, русские подводные лодки.

[2] Это лишний раз подтверждает приводившиеся сообщения о подводных пробоинах, полученных этим крейсером в бою 14 августа 1904 г.

и «Гонконг Мару». До конца октября оба эти судна пробыли на севере, изредка возвращаясь в Хакодате.

23 сентября 1904 г. японский морской генеральный штаб известил адмирала Камимура о том, что владивостокские крейсеры, повидимому, закончили ремонт и 21 сентября «Россия» и «Громобой» и с ними три миноносца ночью ушли из Владивостока.

Однако, тревога оказалась ложной—крейсеры из Владивостока в сентябре не выходили.

21 ноября из японского морского генерального штаба Камимуре были сообщены следующие новости:



Рис. 32. Импровизированная противоосколочная защита из коек и сетей на «России».

«Командир «Громобоя» перемещен с производством и его заменил бывший командир «Новика». «Громобой» коснулся подводного камня близ входа в Посьет и разворотил дно на протяжении 18 шпангоутов, несмотря на большую прибыль воды, самостоятельно вернулся в гавань и 8. 11 был введен в док. «Богатырь», хотя все еще исправляется в доке, но для ввода в док «Громобоя» выведен и поддерживается на плаву помощью крана. Говорят, что готовность «Богатыря» через 5 месяцев, а «Громобоя» — месяца через три». [1]

Сообщение это заслуживает некоторых комментариев. Точное, в основном, соответствие его с фактами указывает на хорошо поставленную японцами разведку. Действительно «Громобой» был введен

[1] «Описание военных действий на море в 37-38 гг. Мейдзи», т. 3, стр. 85.

в док 8 ноября или на день или два позже, действительно починка крейсера была закончена через три месяца.

Однако, получать секретную информацию в царской России в то время было немудрено. На Дальнем Востоке это было особенно легко сделать, благодаря изобилию китайского и корейского населения, среди которого для неграмотной русской разведки трудно было распознать японского шпиона.

Легко это было и потому, что к военной тайне русские относились совершенно легкомысленно. О факте повреждения «Громобоя» писалось в обыкновенных частных письмах. Расположенный же чуть ли не в центре Владивостока сухой док позволял любому его жителю наблюдать все в нем происходящее.

В данном же случае может быть не требовалось даже специальной агентуры.

Дело в том, что захваченный владивостокскими крейсерами в середине июня английский пароход «Аллантон», приведенный затем во Владивосток, уже более четырех месяцев стоял в том же Золотом Роге, где и русские крейсеры. Решение морского владивостокского призового суда было владельцами обжаловано, и в октябре высший призовой суд в Петербурге, повидимому, не без давления со стороны «некоей заинтересованной державы», пересмотрел дело в пользу владельцев. [1]

9 ноября 1904 г., т. е. через день после того, как поврежденный «Громобой» был введен в док, и через 27 суток после того, как он пришел после полученной аварии из Посьета, «Аллантон» был выпущен из Владивостока—прямо в Модзи. Сопоставив даты выхода парохода и его возможного прихода в Японию с датой японского сообщения об аварии и доковании «Громобоя», можно вполне уяснить себе путь разоблачения этой военной тайны русских.

Повреждение «Громобоя» и затянувшийся ремонт «Богатыря» давали японцам право ослабить охрану Корейского пролива. Для ремонта был отозван в Сасебо флагманский крейсер Камимуры «Идзумо». К 31 декабря 1904 г. в проливе под командой адмирала Уриу оставался лишь один броненосный, три легких крейсера, один вспомогательный и четыре отряда миноносцев.

Приблизительно в это же время японцы усилили свою деятельность по наблюдению за северными проливами—Цугарским, Лаперуза и Южными Курильскими (Кунасири и Еторофу).

Наряду со вспомогательными крейсерами «Гонгконг Мару» (6 169 *т* брутто), «Ниппон Мару» (6 168 *т* брутто), «Кумано Мару» (5 076 *т* брутто) с первых чисел января 1905 г. в северных проливах находятся броненосные крейсеры «Адзума», «Асама», несколько позднее «Якумо» и «Ивате», старые крейсеры, как «Мацусима», «Акицусима», «Такачихо».

На постоянной охране Цугарского пролива, кроме того, находились корабли береговой обороны «Мусаши» и «Такао», а также 4-й отряд миноносцев.

---

[1] Дело «Аллантона»—«Сборник решений высшего призового суда по делам русско-японской войны», СПБ. 1913, стр. 1—19.



Рис. 33. Плавающий лед в проливе Кунасири.

Все эти корабли, пробыв 1—1,5 месяца в тяжёлом зимнем, «северном» для японцев плавании, поочередно возвращаются в свои основные базы Иокосука или Куре. Во время же их пребывания в северных водах они базировались на Хакодате и Аомори. В качестве временных, более северных передовых опорных пунктов вблизи южных Курильских проливов, ими использовались бухты: Аккеси (на океанском берегу Хоккайдо), Сикотан ван (о-в Сикотан), Ширанука (о-в Кунасири), Мойоро ван, Хитокаппу и Року бай (о-в Итуруп или Етороху сима); на западе близ пролива Лаперуза (Сойя кайкио) — рейд Ониваки у о-ва Рисири (см. схему 16).

Японским крейсерам приходилось здесь нести трудную, в непривычных для них условиях среди движущегося пловучего льда, службу. Крейсер «Мацусима», стоя на якоре в бухте Ширанука, подвергся однажды сжатию льдов, потерял якорь, получил повреждения подводной части и оказался со сломанной лопастью винта (см. рис. 33).

По мере приближения эскадры Рожественского, сначала броненосные крейсеры, а затем и легкие были отозваны из северных вод для сосредоточения всех сил японского флота в Корейском проливе. В середине апреля в Цугарском проливе осталось лишь два судна береговой обороны, заградитель «Тойохаси», 4-й отряд миноносцев и вспомогательные крейсеры «Гонгконг Мару» и «Ниппон Мару».

В тот же зимний период 1904—1905 гг. японцы произвели две операции по перевозке войск в Северную Корею.

Первая из них заключалась в обеспечении перехода транспорта «Риусей Мару» с людьми для постройки оборонительных сооружений в заливе Ейкован (порт Лазарева), в котором японское морское ведомство учредило отряд обороны.

Переход транспорта и высадка обеспечивались броненосными крейсерами: «Идзумо», «Токива» и «Кассуга», крейсером «Сума» и двумя эскадренными миноносцами. Вход «Риусей» в Гензан, а затем в порт Лазарева был предварен тралением миноносцами. Закончив 10 февраля высадку, корабли возвратились в Корейский пролив. Вся операция заняла 6 суток.

Вторая перевозка, произведенная в дни, когда на манчжурских полях развертывалась Мукденская операция, была более значительной. В целях «изгнания неприятеля на север за реку Тюмень», в начале 1905 г. было решено высадить 2-ю резервную дивизию в Сонзин, он же Шьенгчжин (залив Плаксина).

17 февраля адмирал Того поручил адмиралу Камимура произвести эту операцию.

Войска были посажены на шесть больших транспортов: «Инаба Мару» (3835 *т* нетто), «Сануки Мару» (3787 *т* нетто). «Тоса Мару» (3 610 *т* нетто), «Садо Мару» (3 858 *т* нетто или 6 226 *т* брутто), «Сейрон Мару» (тоннаж неизвестен) «Дзинсен Мару» (1446 *т* нетто) и два малых портовых транспорта: «Ицукусима Мару» (тоннаж неизвестен) и «Ниигата Мару» (тоннаж неизвестен).

Для конвоирования транспортов и обеспечения высадки было выделено два броненосных крейсера «Идзумо» и «Кассуга», линейный корабль «Фудзи», крейсеры «Отава», «Акицусима», «Чиода», «Сума», «Чихайя» и два отряда эскадренных миноносцев.

Вся экспедиция вышла из Цинкай ван (Мазанпо) 24 февраля в Гензан. Проход в него был протрален миноносцами. Два транспорта частично разгрузились в Гензане, где для охраны остались «Фудзи», «Чиода», «Сума» и часть миноносцев.

Остальные корабли и транспорты двинулись к Шьенгчжину. После протраления входа и постройки пристаней из материалов, привезенных на одном из портовых транспортов, была произведена высадка людей и выгрузка запасов. К 4 марта вся операция была закончена, а 6 марта японские корабли возвратились в свои базы.

Эта высадка, произведенная в расстоянии около 200 миль от Владивостока, является единственной из известных значительной операцией, при которой войска были перевезены по Японскому морю.

Заслуживает внимания редкое по тем временам совпадение данных русской разведки, полученных агентурным путем, с фактами, приведенными выше о числе японских судов, принимавших участие в десантной операции.

Действительно, в данном случае агенты русской разведки сообщали: 1) о высадке в г. Шьенгчжине с пяти пароходов двух тысяч японцев и 2) что 3 марта в «бухтах г. Шьенгчжина и Нимы стоит 18 судов, с которых выгружается пехота и артиллерия».[1]

Владивостокский отряд («Громобой» за несколько дней до этого вышел из дока) не реагировал на десантную операцию японцев. Очевидно считалось, что сейчас, когда весь японский флот не имел на театре другого противника на море, кроме Владивостокского отряда, риск нападения на обеспечиваемую значительными силами морскую перевозку, в соответствии с директивой «беречь крейсеры для эскадры Рожественского», — считался неоправдываемым.

Получив 9 апреля извещение, что эскадра Рожественского в составе 42 кораблей накануне прошла Малаккский пролив и появилась, таким образом, в Восточно-Китайском море, Того отдал приказ адмиралу Камимуре заминировать вход во Владивостокский порт.

Подойдя с частью 2-й эскадры к Владивостоку, японский адмирал поставил 15 апреля 1905 г. по линии—северная оконечность о-ва Корсакова — о-в Аскольд 715 мин (схема 2).

После этой операции, по приказу Того, адмирал Камимура со своей эскадрой присоединился к японскому флоту, сосредоточивавшемуся в Корейском проливе—в ожидании встречи со второй Тихоокеанской эскадрой.

Последний выход крейсеров «Россия» и «Громобой» к Цугарскому проливу. Набег русских миноносцев к о-ву Хоккайдо. Цусима

Постановка японцами минного заграждения под Владивостоком не была сразу обнаружена командованием владивостокских крейсеров.

Тральные работы начались сразу после очистки ото льда Уссурийского и Амурского заливов.

---

[1] «Русско-японская война» (сухоп.) т. IX, стр. 38—40.

В состав партии, кроме все тех же минных катеров, были введены два больших транспорта: пароход «Сунгари» (бывш. немецкий «Тибериус», 6970 т) и «Селенга» (бывш. немецкий «Глаудиус», 6219 т), этот последний только в мае 1905 г.

Однако, в марте тралили только фарватер, ведущий в глубь Уссурийского залива, а в апреле—фарватер в Амурском заливе до о-ва Циволька—перед выходом 16 апреля «России» и «Громобоя» на стрельбу в район этого острова. Таким образом, до нового японского заграждения тралами не дошли.

В апреле еще раз протралили то же пространство в Амурском заливе, а также выходной створ в Уссурийском заливе «на 12 миль в море».[1]

Командование владивостокскими крейсерами в течение второй половины зимы, следя за движением второй Тихоокеанской эскадры, все-таки надеялось, что со стороны ее командующего (Рожественского) будет сделана попытка вызвать в южные воды владивостокские крейсеры.

«Россия» и «Громобой» были перевооружены, исправны, личный состав имел достигнутый тяжелыми уроками боевой опыт. Казалось столь естественным, что командование идущей впервые в бой с японцами русской эскадры из Балтийского моря должно было быть заинтересованным в подкреплении ее двумя исправными боевыми крейсерами.

Однако, эскадра подходила все ближе и ближе к театру военных действий, но никаких приказаний с вызовом владивостокских крейсеров не поступало.

Командующий Владивостокским отрядом испросил разрешение главнокомандующего генерала Куропаткина на кратковременный выход в море к берегам Японии. Были использованы все доводы для получения этого разрешения.

Во Владивостоке строилась тогда мощная по тем временам радиостанция, следовательно, надо было проверить дальность приема ее передачи.

Стоя на якоре во Владивостоке и во время кратких выходов в прибрежные воды, испытывали возможность применения на кораблях сферических и змейковых аэростатов — надо было испытать последние в морском походе (см. рис. 34).

Может быть таилась маленькая надежда, что выход крейсеров в море оттянет от японского флота, ожидающего подхода Балтийского флота, хоть какие-нибудь силы.

Может быть, наконец, общая политическая обстановка в стране, характеризующаяся тем, что в России уже с января 1905 года началась революция, что в феврале на полях Манчжурии русскими генералами было проиграно крупнейшее на суше в эту войну Мукденское сражение, — не могла не отразиться и во Владивостоке среди личного состава русских крейсеров и также увлекала командование в сторону боевой активности.

---

[1] Отчет заведующего партией траления при Владивостокском порте за 1904—1905 гг. стр., 18-21.

Так или иначе разрешение из ставки главнокомандующего, находившегося в это время в Годзядане, было получено.

8 мая Иессен с крейсерами «Россия» и «Громобой» вышел на несколько дней в море.

Курс был взят в сторону Цугарского пролива.

На пути производились опыты и наблюдения с поднимаемого с «России» змейкового аэростата. В один из моментов, когда аэростат был поднят в воздух без пассажиров, лопнул крепивший его к крейсеру трос. Аэростат поднялся на большую высоту и полетел к берегам Японии, отдаленные очертания которых были видны на горизонте. Однако, через несколько минут он начал медленно снижаться и аппендиксом сел на воду. С крейсеров, шедших во время свободного полета аэростата вслед за ним, спустили шлюпки в надежде, что удастся сохранить в нем газ и, пополнив его из газгольдеров на корабле, вновь поднять. Однако, несмотря на тихую погоду, зыбь создала ряд трудностей для вытаскивания на палубу, затяжелевшего от попавшей в аппендикс воды, пузыря. Пришлось выпустить газ и этим закончить на этот раз испытания (см. рис. 35).



Рис. 34. Змейковый аэростат на «России».

Крейсерство сопровождалось встречами и уничтожением японских шхун. Две из них: «Яйя Мару» и «Сенрио Мару» — были встречены 9 мая.

Обнаруженные на следующий день шхуны «Койо Мару» и «Хокузей Мару», возвращавшиеся с хищнического боя морского

зверя, были взяты на буксир и почти доведены до Владивостока. Однако, незадолго до прихода в порт было получено извещение о появлении вблизи него кораблей противника. Поэтому шхуны были уничтожены, а 45 человек экипажа потопленных парусников доставлены на крейсерах во Владивосток. Впоследствии оказалось, что указанное извещение о противнике было ошибочным. Пробыв в море около трех суток, «Россия» и «Громобой» благополучно возвратились в порт.

За несколько дней до этого выхода из Владивостока были направлены в набеговую операцию к о-ву Хоккайдо 4 миноносца («201», «203», «205» и «206»). Им была поставлена задача: «выйдя на путь следования почтовых пароходов, захватывать все встречные японские паровые суда, а парусные — топить». [1]

Отряд под командой Радена вышел 1 мая из Владивостока через Амурский залив. Из-за встречной волны и сильных перебоев винта миноносцу «206» потребовался заход в одну из близлежащих бухт для исправления механизмов. Отряд простоял на якоре до утра и направился в залив Ольги. Здесь к тому времени был организован небольшой склад кардифского угля, что значительно приблизило базирование миноносцев к японским берегам.

На восьмой день пребывания в Японском море под самым берегом Хоккайдо (у мыса Моцута саки) была захвачена большая рыбачья парусная шхуна. Отправив японский экипаж на собственных шлюпках к берегу, миноносцы уничтожили шхуну взрывом подрывного патрона. Судя по японскому источнику, это была шхуна «Явата Мару № 3», [2] шедшая с острова Окусири в Цуругу.

В тот же день была захвачена и другая шхуна (об этом, как и о дальнейшей судьбе шхуны, японский историк умалчивает).

Вторую шхуну было решено отправить во Владивосток. Сняв с нее всех людей, кроме капитана, и послав призовую команду с русским офицером, командующий отрядом приказал ей следовать самостоятельно под парусами во Владивосток. Однако, во Владивосток она не попала. На шестые сутки плавания, замедлившегося вследствие засвежевшего и неблагоприятного по направлению ветра, со шхуны были обнаружены возвышенные берега Приморья. Когда стемнело, над Владивостоком был обнаружен прожектор. Но в это время совсем заштилело и нашел туман. Беспомощное судно четверо суток штилевало во внешней части залива Петра Великого. Лишь на пятый день по очертаниям берегов командир определил, что шхуна находится южнее параллели Посьета. В это время с севера показался идущий транспорт без флага, оказавшийся японским. С него было предложено шхуне сдаться. В последний момент сближения с пароходом, русский командир ее, круто положив руль на борт, сознательно подставил себя под форштевень транспорта. От полученных повреждений шхуна затонула, — русский экипаж ее в составе 13 человек был отвезен в качестве военнопленных в Японию.

---

[1] А. Толстопятов.—«В плену у японцев». СПБ., 1909 г.
[2] «Описание военных действий на море в 37-38 гг. Мейдзи», т. 4, стр. 8.



Рис. 35. Вытаскивание аэростата, севшего на воду у берегов Японии.

Командир шхуны в написанной им брошюре «В плену у японцев» утверждает, что захвативший его пароход был японским минным заградителем, повидимому, возвращавшимся после постановки заграждения под Владивостоком. Однако, дата (15 апреля, нов. ст.) постановки 715 мин, приведенная в японском официальном труде, и упоминание в русской брошюре о том, что захват шхуны японским транспортом произошел через 16 суток после 1 мая (нов. ст.), не сходятся друг с другом более чем на целый месяц.

Ни набег миноносцев, ни поход крейсеров не вызвали никакой реакции со стороны японского командования. Оба они прошли безнаказанно для русских не только потому, что в Сангарском проливе к этому времени не оставалось достаточно сильных для боя с двумя русскими крейсерами кораблей, но и оттого, что, как и некоторые набеговые операции 1904 г., и эти набеги носили характер кратковременных уколов, после которых русские корабли сейчас же отошли.

Официальный японский историк приводит даты как набега четырех русских миноносцев (приводя ошибочно их номера), так и донесения о встрече двух русских крейсеров в 20 милях от Цугарского пролива, соответственно — 5 и 9 мая.

«Хотя в главной квартире,—пишет автор официального японского описания, — и удостоверились в верности сообщенных сведений, но, рассуждая, что это делается для отвлечения наших сил, не отвечали на эти походы, и так как это скорее давало указание на скорое приближение добавочной эскадры, то все внимание было обращено на движение 2-й и 3-й Тихоокеанских эскадр неприятеля».[1]

Если верны даты японской постановки мин под Владивостоком, благополучный выход и возвращение «России» и «Громобоя» из майского похода надо считать за счастливый случай.

21 мая у острова Римского-Корсакова была обнаружена сорвавшаяся с якоря японская мина.

Через три дня «Громобой» под флагом Иессена вышел из Владивостока на короткий пробег в целях испытания дальности нового радиотелеграфа.[2]

Сначала шли с тралящим караваном. Когда крейсер отошел миль на шесть к югу от мыса Вятлина, адмирал отпустил тральщики, несмотря на то, что глубины моря здесь были порядка 55—60 метров. Крейсер продолжал итти самостоятельно.

«В 10 ч. 30 м. на расстоянии 23 миль по воздушной линии от Владивостока увидели справа мину... Дали задний ход, чтобы спу-

---

[1] «Описание военных действий на море в 37—38 гг. Мейдзи», т. 4, стр. 8.

[2] Устанавливавшиеся на крейсеры новые радиостанции немецкой системы Телефункен» имели громадные преимущества перед прежними. После того, как пользование ими было освоено радистами русских крейсеров, отчетливая двухсторонняя связь достигла 115 миль, а прием более мощных станций, как, напр., вновь установленной береговой станции Владивостока — до 315 миль (из «Отчета по минной части крейсера «Громобой» за 1904—1905 гг.).

Увеличение дальностей имело громадное значение на случай возможного соединения с эскадрой Рожественского. Этим может быть объяснен риск, связанный с выходом из Владивостока «Громобоя» в столь напряженные предцусимские дни. Однадо, не могут быть оправданы действия в отношении тралящего каравана (см. ниже).

стить шлюпку и расстрелять мину...»,[1] когда в момент нахождения крейсера в месте, где глубина достигала 60 метров, под его первой кочегаркой, с левого борта произошел взрыв другой мины (схемы *2* и *3*).

Крейсер возвратился в бухту Золотой Рог.

Так неосторожный и преждевременный отказ от траления впереди курса привел к тому, что за три дня до Цусимского боя один из двух боеспособных владивостокских крейсеров вновь вышел надолго из строя.

«Громобой» был введен в док лишь в первых числах июля (ждал пока не закончили исправлений «Богатыря») и стоял в нем до середины сентября 1905 г.

Через неделю во Владивосток начали подходить уцелевшие после цусимского разгрома единичные корабли второй Тихоокеанской эскадры.

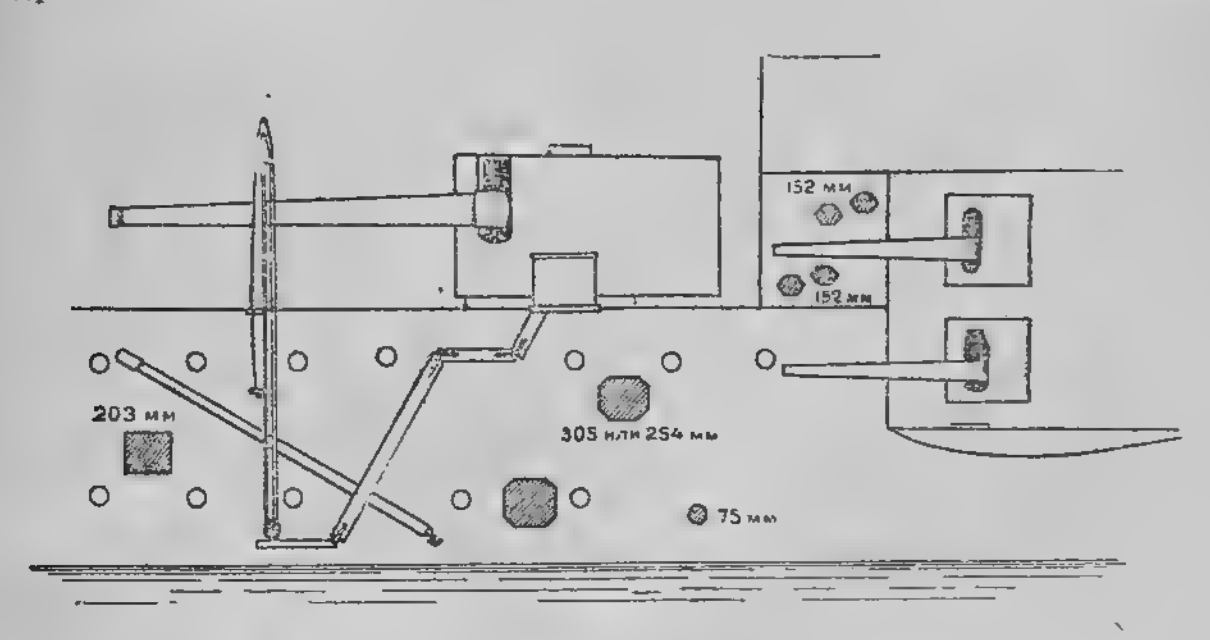


Рис. 36. Часть правого борта крейсера «Ивате».

29 мая пришел в бухту Стрелок, а затем за тралящим караваном и во Владивосток, яхта-крейсер «Алмаз». Тогда же прибыл эскадренный миноносец «Грозный» (сначала зашедший в бухту Наездник на о. Аскольд), имевший большое количество раненых и значительные повреждения. Через день после него пришел эскадренный миноносец «Бравый».

В ночь на 31 мая было получено известие, что в заливе Владимира выскочил на камни и взорван по приказанию своего командира крейсер «Изумруд».

Иессен на «России» вышел было к нему на помощь, но, не дойдя до залива Владимира, повернул обратно.

На этом можно было бы считать законченной историю действий владивостокских русских крейсеров в войну 1904—1905 гг.

Однако, еще одно обстоятельство требует быть отмеченным.

Перемирие с японцами на море. 18 сентября 1905 г. уже после того, как в Портсмуте был подписан мирный договор между царской

[1] Из телеграммы командира Владивостокского порта управляющему морским министерством. Дело ЛОЦИА № 26451, л. 285.

Россией и Японией, в открытом море близ залива Корнилова (Расин в Северной Корее) стояли с застопоренными машинами русские крейсеры «Россия» и «Богатырь», миноносцы «Бравый» и «Грозный». Вблизи от них покачивались на легкой зыби японские крейсеры «Ивате» и «Ниитака» и миноносцы «Оборо» и «Акебоно».

Совещание японского и русского адмиралов о разграничительной линии на море и других деталях перехода от военного положения к мирному происходило на крейсере «Россия». После подписания протокола о перемирии русский командующий на катере отправился с ответным визитом к японскому адмиралу на «Ивате». Визит продолжался около 20 минут. Стоявший в это время на катере у трапа японского крейсера русский офицер имел возможность рассмотреть борт корабля. Он обнаружил (рис. 36), что между казематами кормовых 152-*мм* орудий и трапом оказалось 7 заделанных пробоин и одна вмятина. Четыре пробоины, повидимому, были от 152-*мм* снарядов, одна от 75-*мм* и две от 254 или 305-*мм*. Позади трапа — еще одна четырехугольная заплата от 203-*мм* или более крупного снаряда. Так как она была заделана тщательно «впритык», ее сначала было трудно различить.

«Японцы, — заключил свои наблюдения русский наблюдатель, — убедившись, что наши снаряды делают в борту круглые отверстия, имели готовый запас таких заплат для быстрой заделки русских пробоин».[1]

Если бы русские снаряды рвались так, как японские, попадания семи снарядов на таком ограниченном пространстве борта вероятно привели бы чуть ли не к сплошной дыре.

---

[1] Трудно сказать, какие из обнаруженных на «Ивате» заплат принадлежали итогам боя 14 августа и какие из них были результатом Цусимского боя, в котором этот крейсер, судя по позднейшим данным, получил 17 попаданий, ранивших 15 человек (убитых не было).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

ИТОГИ КРЕЙСЕРСКО-НАБЕГОВЫХ ОПЕРАЦИЙ ВЛАДИВОСТОКСКОГО ОТРЯДА

1. В захватнической войне между двумя хищниками — Японией и царской Россией, — значение морских сообщений для островной Японии в 1904—1905 гг. определялось двумя моментами: во-первых, цели, поставленные ею в войне, требовали перевозки армии на материк, а затем пополнения и снабжения ее, во-вторых, Япония, и в мирное время зависевшая от ввоза, для ведения войны особенно нуждалась в импорте не только сырья и полуфабрикатов, но и готовых продуктов тех отраслей промышленности, которые непосредственно питают войну: военной, металлургической, машиностроительной и др.

Отсюда вытекала для царской России заинтересованность в применении против Японии крейсерских операций.

2. Крейсерскими операциями можно было, во-первых, нарушать войсковые перевозки из метрополии на материк, во-вторых, создавать помеху пополнению и питанию японских экспедиционных войск на континенте и, в-третьих, ослаблять военно-экономическую мощь противника нападениями на его морские торговые пути.

3. Крейсерская война против другого островного государства — Англии, в течение нескольких десятилетий, предшествовавших войне с Японией, входила в планы русского правительства. Готовясь к ней, строили крейсеры, организовали Добровольный флот (назначение его было в военное время — пополнять флот военный вспомогательными крейсерами).

Можно было бы ожидать, что это обстоятельство могло сыграть положительную роль и для организации крейсерской войны против Японии. Однако, как и вся подготовка России к войне 1904—1905 гг. (на суше и на море), так и подготовка к крейсерским операциям оказались бессистемными, средства, выделенные для них, — несоответствующими задачам, военно-политическое, стратегическое и оперативное обеспечение — недостаточными.

В частности, некоторые из серьезнейших недостатков в подготовке вытекали из того, что, готовясь к операциям против Англии, русские крейсеры в условиях войны с Японией оказались перед лицом резко изменившейся политической и стратегической обстановки.

4. Операционные направления крейсерских действий русского флота в войне с Японией могли проходить:

а) в Японском море;

б) в Желтом море;

в) в Тихом океане;

г) в более отдаленных — Индийском океане, Средиземном море и Атлантическом океане.

Наиболее чувствительными для Японии могли быть удары:

а) по морским перевозкам между японскими островными портами и корейско-китайскими (манчжурскими) портами, расположенными преимущественно в Желтом море, и

б) по морскому подвозу извне Японии к островным портам ее, преимущественно Тихоокеанского побережья и Внутреннего моря.

Таким образом, для нанесения наиболее значительных ударов крейсерам надо было действовать или за пределами Японского моря, или в проливах, соединяющих его с внешними морями.

Ни корабли, выделенные для крейсерских операций, ни условия базирования их не оказались соответствующими новой обстановке.[1]

5. Владивостокским крейсерам были присущи те же недостатки, что и большинству кораблей русского флота, вытекавшие из низкого уровня производительных сил царской России, отсталости техники кораблестроения, руководимого бюрократическим, оторванным от флота, недостаточно изучавшим опыт передовых иностранных государств, коррупционным аппаратом морского министерства.

Невыгодное расположение артиллерии, недостаточная ее броневая защита, малая скорость хода и, как выяснилось впоследствии, негодные артиллерийские снаряды — все это давало значительные преимущества противнику — японским броненосным крейсерам, построенным по новейшим английским образцам за границей, с учетом недостатков русских крейсеров.

Несмотря на общность в основном типа («Рюрик», «Россия» и «Громобой») и на ряд положительных качеств этих кораблей, у них наблюдались свойственные всему составу русского флота недостатки, характеризуемые ходячим в то время термином «музей образцов». Это приводило к необходимости во время операций равняться по наиболее старому тихоходу «Рюрику».

Авария «Богатыря» лишила соединение владивостокских крейсеров быстроходного разведчика в начале активного периода их деятельности.

6. Пользуясь единственной, хотя и прекрасной по природным условиям, базой — Владивостоком (вполне в этом отношении себя оправдавшей), крейсеры не могли в полной мере использовать

---

[1] Для крейсерских операций против Японии в ходе войны были использованы, кроме владивостокских крейсеров (и единичных малых миноносцев Владивостокской базы), также и вспомогательные крейсеры из состава Добровольного флота и случайно находившиеся в заграничном плавании единичные боевые корабли русского флота.

Действия вспомогательных крейсеров на морских сообщениях Японии в отдаленных от театра военных действий районах были быстро ликвидированы неблагоприятной внешнеполитической обстановкой (угрозы Англии).

возможности нападения даже на те морские сообщения, морскую торговлю и побережье, которые находились в пределах Японского моря и Цусимского пролива. Выход же в океан, сопряженный, в условиях того времени, с большим риском, был произведен лишь однажды. Отсутствие оборудованных баз или хотя бы опорных пунктов за пределами Владивостока, тем более за пределами Японского моря вело к решительному ограничению мобильности действий.

В частности, это было одной из причин, почему крейсерами не были использованы для выхода в океан более отдаленные от японских военных баз проливы (Лаперуза и Курильские), а возвращение из единственного океанского крейсерства пришлось производить путем вторичного прорыва через узкий Цугарский пролив.

7. Упомянутое в конце пункта 3 изменения политико-стратегической обстановки предопределило уже до войны некоторое изменение задач, поставленных Владивостокскому отряду. Директивой, согласно которой были начаты операции крейсеров, набеговые действия их предусматривались не в качестве крейсерских операций самостоятельного значения, а в целях достижения этими операциями разделения сил противника (отвлечение его броненосных крейсеров от порт-артурского направления). Но рекомендованные директивой методы действия не соответствовали этой задаче. Внутри Японского моря для русских крейсеров в то время почти не было таких объектов, удары по которым могли бы вызвать «тревогу во всей Японии» и «панику во всем прибрежном населении и торговом флоте» ее.

Ослабление Порт-Артурской эскадры, вследствие торпедной атаки японцев в первую ночь войны, еще более выдвинуло важность достижения действиями Владивостокского отряда разделения сил противника. Одновременно это же ослабление создало и для крейсеров большие трудности, так как вызывало необходимость избежания риска потери боевых единиц и ограничивала решительность операций. Требовавшиеся директивой «быстрые и решительные появления» отряда и самые энергичные военные действия, хотя бы и по малозначащим объектам внутри Японского моря, были подменены в крейсерствах первых двух месяцев войны (командующий Рейценштейн) чрезмерно осторожными, не доводимыми до конца операциями.

8. Разделение сил противника могло иметь реальное значение для русских только в том случае, если бы Порт-Артурская эскадра могла своевременно им воспользоваться. Для этого необходимо было согласование действий обеих частей русского флота по времени.

Вынужденная неподвижность Порт-Артурской эскадры, недостаточность ее крейсерских сил, совершенно неудовлетворительная связь между командованием в Порт-Артуре и во Владивостоке — приводила к практической безуспешности попыток координирования действий владивостокских крейсеров с действиями Порт-Артурских морских сил (а затем и эскадры Рожественского).

Следовательно, сколь не успешны были бы операции владивостокских крейсеров в отношении достижения разделения сил противника, — в общем ходе войны на море они не смогли сыграть решительной роли.

Поэтому современный интерес к операциям Владивостокского отряда должен скорее определяться изучением их как самостоятельных крейсерско-набеговых операций. Однако, для оценки их успешности надо помнить о том, что в войну 1904—1905 гг. задачи, поставленные крейсерам, были ограничены требованием достижения разделения сил.

9. Неудовлетворительное базирование, неподходящие для создавшейся обстановки качества кораблей, их малочисленность, недоучет командованием возможности более долгого пребывания в море, недостаточность специального обучения для достижения максимальной автономности, полное неведение после выхода из порта о том, что происходит за пределами дальности горизонта, приводили русские крейсеры к производству лишь эпизодических набегов соединенно всем отрядом.

Кратковременные «уколы» вместо длительного воздействия на коммуникации противника — такими оказались большинство набеговых операций русских крейсеров.

Недостаточность длительности воздействия на морские сообщения могла бы быть компенсирована нанесением одновременных ударов в нескольких местах — рассосредоточением их по направлению.

Даже несколько раз примененные, одновременные с крейсерами, но в других направлениях набеги на японский каботаж и промысловый флот малых владивостокских миноносцев, учитывая их плохую мореходность и ничтожные дальности плавания, следует считать себя оправдавшими. Очевидно, что такие миноносцы не могли действовать вдали от своей базы.

Крейсеры же, как мы видели выше, не рисковали разъединением, что приводило к ограничению сферы одновременного их воздействия. Это могло быть до некоторой степени компенсировано увеличением продолжительности его. Хотя дальности плавания русских крейсеров и были довольно значительны, однако, не все было сделано для их увеличения и увеличения автономности действующих единиц. Вынужденный опыт кораблей эскадры Рожественского через год после операций владивостокских крейсеров дал более высокие образцы увеличения автономности. Недостаточная отработанность быстрых и четких действий по осмотру, захвату и уничтожению призов вела к бесполезной потере драгоценного времени.

10. Успешность операций крейсеров требовала внезапности появления их на коммуникациях, а следовательно, скрытности подготовки и выхода их из базы, движения к месту нанесения удара и возможно лучшей осведомленности их командования о наличии и местонахождении объектов операций и расположении неприятельских сил.

Во всех этих отношениях обеспечение операций Владивостокского отряда было совершенно недостаточным.

Состояние русской агентурной разведки в русско-японскую войну было совершенно неудовлетворительным — недостаточность данных корабельной разведки со стороны Порт-Артурской эскадры, медленная вообще и совершенно замедленная после того, как Порт-Артур был отрезан японцами, информация приводили к тому, что операции владивостокских крейсеров происходили почти вслепую.

Метод ложной информации, широко применявшийся противником, при отсутствии собственной разведки, еще более осложнял положение.

Требования скрытности и соблюдения военной тайны нередко нарушались самым элементарным образом: например, проводы крейсеров при выходе в первое крейсерство, дневной проход через Цугарский пролив в океан вместо ночного в июле, недостаточность регламентации частной переписки, японский шпионаж в городе и вокруг него.

Ряд приведенных фактов говорит о том, что противник не раз использовал эту преступную небрежность русских.

11. Операции крейсеров требовали отличного знания Дальне-Восточного морского театра и учета своеобразия географических и климатических условий его (летние местные густые туманы, жестокие штормы, переменные течения, недостаточность гидрографической изученности театра и сети навигационного ограждения).

Несмотря на значительный морской опыт командного состава, определявшийся тем, что крейсеры уже не первый год плавали на Востоке, и ряд положительных примеров, приведенных в книге, следует помнить, что во Владивостокском отряде наблюдалось несколько тяжелых бессмысленных аварий («Богатырь», «Громобой», миноносец «204»).

Посадка на камни крейсера «Богатырь» в Амурском заливе в меньшей степени может быть приписана густому туману, столь типичному для Владивостока летом, нежели, неоправдываемому срочной необходимостью, пренебрежению риском плавания большого корабля в условиях плохой видимости и безответственному отношению к управлению кораблем командования. Авария «Громобоя» в заливе Посьета может быть объяснена не одними лишь снятыми на время войны вехами, но и недопустимой ошибкой в кораблевождении. Столь же недопустимой небрежностью следует объяснить подрыв того же крейсера на мине под Владивостоком.

12. Частые смены командования отрядом также не могли не отражаться на боевой подготовке отряда и его действиях. С января по июль на крейсерах сменились четыре командующих (Штакельберг, Рейценштейн, Иессен, Безобразов и опять Иессен). Несколько раз изменялась и система их подчиненности: первоначальная инструкция была дана начальником Порт-Артурской эскадры адмиралом Старк, с прибытием в Порт-Артур Макарова начальник отряда крейсеров вступил под его команду, после гибели Макарова непосредственным начальником Иессена стал наместник Алексеев, с мая — вновь прибывший во Владивосток командующий флотом Скрыдлов,

еще позднее Главнокомандующий Манчжурской армией Куропаткин. Как видно, «текучка» наблюдалась и в высших инстанциях командования.

13. В трудах В. И. Ленина приводится анализ двух крупных поражений русских армий и флота в войну 1904—1905 гг. (падение Порт-Артура и цусимский разгром).

В. И. Ленин беспощадно критикует командование, генералов, офицерство и весь аппарат управления царских вооруженных сил.

«Генералы и полководцы, — писал Владимир Ильич, — оказались бездарностями и ничтожествами. Вся история кампании 1904 г. явилась, по авторитетному свидетельству одного английского военного обозревателя (в «Times»), «преступным пренебрежением элементарных принципов морской и сухопутной стратегии». Бюрократия гражданская и военная оказалась такой же тунеядствующей и продажной, как и во времена крепостного права».[1]

В ленинском анализе упомянутых двух исторических событий можно найти существенные отличия в оценке степени подготовки частей морских вооруженных сил царской России, принимавших участие в первом периоде войны (Порт-Артур и 1904 год), и второй Тихоокеанской эскадры, потерпевшей поражение под Цусимой.

«Считают, что одна материальная потеря России на одном только флоте составляет сумму в триста миллионов рублей, — писал В. И. Ленин. — Но еще важнее потеря десятка тысяч лучшего флотского экипажа, потеря целой сухопутной армии»[2] (разрядка наша. — В. Е.).

Об эскадре Рожественского В. И. Ленин пишет:

«С бору да с сосенки собран экипаж, наскоро закончены последние приготовления военных судов к плаванию (разрядка наша. — В. Е.), увеличено число этих судов посредством добавления к новым и сильным броненосцам «старых сундуков». Великая армада,—такая же громадная, такая же громоздкая, нелепая, бессильная, чудовищная, как вся Российская империя. . .»[3] — так назвал он вторую русскую Тихоокеанскую эскадру.

14. Это различие в оценке В. И. Ленина должно быть учтено при изучении деятельности владивостокских крейсеров. Экипажи их также могут быть отнесены по долголетнему опыту плавания на Дальнем Востоке и боевой подготовке — к тем артурцам, которых В. И. Ленин назвал «десятком тысяч лучшего флотского экипажа».

Во время утомительных для личного состава и напряженных крейсерств, в зимние тяжелые штормы, в густые летние туманы, в горячем непрерывном пятичасовом артиллерийском бою 14 августа 1904 г. между тремя русскими и семью японскими крейсерами, с подавляющим превосходством последних в силе артиллерийского огня, бронирования и скорости хода — экипажи русских крей-

---

[1] Ленин. «Падение Порт-Артура», сочин., 3-е изд., т. VII, стр. 47.
[2] Ленин. «Падение Порт-Артура», сочин., 3-е изд., т. VII, стр. 45.
[3] Ленин. «Разгром», сочин., 3-е изд., т. VII, стр. 335.

серов проявили образцы выносливости, стойкости и самоотвержения. Упорный до последнего момента бой устарелого «Рюрика», окруженного японскими крейсерами, является наиболее ярким примером доблести его экипажа.

15. Изложенный в книге и выводах материал лишний раз свидетельствует о лживости распускаемых японскими империалистами и их подголосками «теории» о непобедимости японского флота на морях.

Если вторая Тихоокеанская эскадра была действительно бесславно разгромлена флотом Того под Цусимой,[1] то в действиях соединений и кораблей Порт-Артурской и Владивостокской эскадры можно найти больше положительных образцов. Корабли отличались той же отсталостью в технике, организовывались и управлялись тем же бюрократическим, необразованным коррупгивным морским министерством обреченной на гибель Российской феодально-буржуазной империи. Однако, при всем этом и некоторые порт-артурские корабли (минный заградитель «Амур», броненосец «Ретвизан» и др.) и владивостокские крейсеры достигли ряда успехов — в эту характерную почти сплошными поражениями войну 1904—1905 гг.

16. Несмотря на все недостатки и ошибки, владивостокские крейсеры в течение ряда месяцев 1904 г. нанесли ощутительные удары японскому транспортному флоту, японской морской торговле. Эти удары болезненно воспринимались японской экономикой, японским «общественным мнением» и биржевыми кругами далеко за пределами Японии. Подтверждаемое рядом иностранных источников потопление с японскими войсковыми транспортами осадной артиллерии, перевозившейся на них, не могло не содействовать замедлению действий противника, осаждавшего Порт-Артур. Успехи русских крейсеров на определенном отрезке времени привели к подрыву в Японии авторитета японской крейсерской эскадры Камимуры.

Задача отвлечения части японских морских сил от порт-артурского направления владивостокскими крейсерами все-таки была выполнена. В отдельные декады 1904 г. крейсеры Камимуры отвлекались в северную часть Японского моря. В течение всего периода активной деятельности отряда броненосные крейсеры Камимуры и легкие крейсеры Уриу были вынуждены базироваться отдельно от японского флота не у Квантунского полуострова (как весь флот), а в Цусимском проливе.

17. В действиях японских морских сил, выделенных против владивостокских крейсеров, значительно превосходивших русских по численности и качеству материальной части, можно найти ряд примеров, далеких от «непобедимости».

Поступки адмирала Камимуры, не один раз упускавшего русские крейсеры, вызывали ряд нареканий на него в самой Японии, они подверглись также основательной критике некоторых иностранных историков.

---

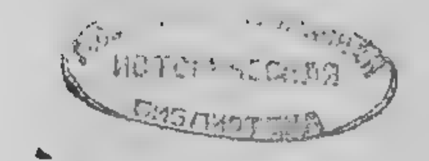
[1] Доблестные действия русских моряков, экипажей кораблей этой эскадры не могли сыграть решающей роли на фоне общей неорганизованности, недостатков обучения, ошибок командования, негодной техники и пр.

Что же касается до поведения японского офицерства на атакованных русскими японских войсковых транспортах, то его нельзя характеризовать иначе, как совершенно отрицательным, не говоря о классово-пренебрежительном, бесчеловечном и возмутительном, даже в нормах буржуазно-феодальной этики, отношениях к подчиненным им «нижним чинам» и работникам «кули».

Эти примеры являются весьма характерными для оценки политико-морального состояния японских вооруженных сил. Примеры из более позднего времени (интервенция в Китае и пр.), конечно, не могут служить материалом для доказательств, что взаимоотношения между японским офицерством и солдатами, морским офицером и японским матросом претерпели существенные изменения в сторону их улучшения. Наоборот, обострение классовой борьбы во всем мире, и в Японии в частности, способствовали за треть века, протекшую с русско-японской войны, к еще большему обострению взаимоотношений между начальником и подчиненным внутри армии и флота.

Это обострение никак не может итти на пользу теории «непобедимости» японского оружия, руководимого «тенями самурайских предков».

Успехи китайской Народно-революционной армии, самоотверженные действия приморских партизан в годы интервенции, блестящие успехи частей РККА во время провокационных наскоков японской военщины на советскую границу, события в августе 1938 г. у озера Хасан — свидетельствуют против теории «непобедимости», которую отныне вполне можно отнести к методам ложной информации, столь излюбленной японской разведкой.



ПЕРЕЧЕНЬ ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

ЛИТЕРАТУРА:

1—7. *„Русско-японская война 1904—1905 гг.“*. Работа исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904—1905 гг. при Морском Генеральном штабе СПБ.: Введение (1918), кн. 1 (1912), кн. 2 (1913), кн. 3 (1915), кн. 4 (1916), кн. 6 (1917) и кн. 7 (1917).

8—10. *„Русско-японская война“*. Действия флота. *Документы*: отд. II, кн. 1, СПБ (1910), отд. III, кн. 1, вып. 4 (1913), отд. IV, кн. 3, вып. 5 (1914).

11—16. *„Русско-японская война“*, Работа в.-истор. комиссии по описанию р.-яп. войны, т. I—„События на Д. В., предшествовавшие войне. СПБ, 1910, то же, т. II—„Первый период“, ч. I, СПБ, 1910; то же, т. II, ч. 2, СПБ, 1910; то же, т. III—„Ляоянский период“, ч. I и ч. II, СПБ, 1910; то же, т. IX—„Второстепенные театры“, СПБ, 1910.

17—20. *„Описание военных действий на море в 37-38 гг. Мейдзи“*. Составлено Морским Генер. Штабом в Токио. Русск. издание: т. I, СПБ, 1909, т. 2 и 3, СПБ, 1910, т. 4, СПБ, 1910.

21. Н. Левицкий. *„Русско-японская война 1904—1905 гг.“* ГВИЗ Москва, 1935.

22. *„Official History Naval (and Military) of the Russo Japanese war“* vol. I. By the Historical Section of the Committee of Imperial Defence. London, 1910.

23—25. Curt Freiherr von Maltzahn. *„Der Seekrieg zwischen Russland und Japan 1904 and 1905“* 1er Band, Berlin, 1912; 2er Band, Berlin, 1913; 3e Band, Berlin, 1914.

26. А. Штенцель. *„История войны на море в ее важнейших проявлениях с точки зрения морской тактики“*, ч. 5. Русск. издание. „Библиотека Морского Сборника“ №№ 5, 6, 7, 1916 г.

27. А. Н. Немитц. *„Р.-яп. война“*. Курс лекций, читанных в Николаевской Морской академии в 1911 году. Литогр. изд. СПБ, 1911.

28. Эллис Ашмед Бартлетт. *„Осада и сдача Порт-Артура“*. Перевод с английского. СПБ, 1907.

29. Н. Д. Богуславский. *„Япония“*. Военно-географическое и статистическое обозрение. Изд. при содействии Главного Штаба. СПБ, 1904.

30. *Сборник военно-морских сведений об иностранных государствах*, т. IV, „Япония“. Изд. В.-М. Ученого отдела Главного морского штаба. СПБ, 1898—1899.

31. То же. Дополнение к IV тому „Япония“. СПБ, 1900.

32. Брокгауз—Ефрон. *„Япония и ее обитатели“*. Изд. редакции „Вестника и библиотеки самообразования“. СПБ, 1904.

33. John Orchard. *„Japans Economic Position“*, русск. перевод. СОЦЭКГИЗ, Москва, 1933.

34. Константин Попов. *„Экономика Японии“*. СОЦЭКГИЗ, 1936.

35. Его же. *„Техно-экономическая база Японии“*, ч. 1 ОГИЗ, СОЦЭКГИЗ, 1934.

36. L. Mecking. *„Japans Häfen, ihre Beziehungen zur Landesnatur und Wirtschaft“*, Berlin, 1931.

37. Morris. *„Japan and its trade“*, London, 1902.

38. *„Resumèe Statistique de l'Empire du Japan“* за 1904, 1905, 1906 и 1907, Токио.

39. *„The Exporters Directory of Japan“* Tokyo, 1913.

40. *Directory and Chronicle for China, Japan etc*, 1904. Hongkong Daily Press office, 1904.
41. *„Murrays Hand Book for travellers in Japan“*, by B. H. Chamberlain and W. B. Mason, London, 1903.
42. *„Sailing Directions for Japan, Korea and adjacent seas“* 1st Edition. London, 1904.
43. *Lloyds Register of Shipping Y.-B.* 1903—1904, vol II.
44. Joseph Schon. *„Der Kriegsschauplatz in Ostasien“*. Wien, 1904.
45. Его же. *„Die Russischen Kriegshäfen in Ostasien“* Wien, 1904.
46. *L'Armee et la Flotte du Japon, composition et répartition en 1904*. Berger-Levrault. Paris, 1904.
47. *„The Russo Japanese War“*. Fully illustrated. Ежемесячное издание №№ 1, 3, 4. Токио, 1904.
48—56. Brassey's *„Naval Annual“* за 1896, 1898, 1899, 1900, 1901, 1902, 1903, 1904 и 1905.
57. Fred Jane. *„The British Battle Fleet“*. Лондон, 1912.
58. *Our Imperial Navy*. Иллюстриров. альбом японского флота. Яп. изд. 1904 г.
59. Capt. Klado. *„The Battle of the Sea of Japan“*. London, 1906.
60. Н. Л. Кладо *(Прибой)*. *„После ухода второй эскадры Тихого океана“*. СПБ, 1905.
61. Герасимов. *„Заметки о морской артиллерии в войну 1904 года“*. „Морской Сборник“ №№ 2 и 3, 1906 г.
62. *„Сборник решений высшего призового суда по делам русско-японской войны“*. СПБ, 1913.
63. М. Поггенполь. *„Очерк возникновения и деятельности Добровольного флота“*. СПБ, 1903.
64. *Г. К. На крейсере „Россия“ (из дневника)*. Изд. журнала „Море“. СПБ, 1906 г.
65. Л. Н. Кладо. *„Очерк военных действий на море во время русско-японской войны“*, напечатанный в справочнике „Военные флоты и морская справочная книжка на 1906 г.“,
66. А. Толстопятов. *„В плену у японцев“*. СПБ. 1909 г.
67. Отчет заведующего партией траления, образованной на время войны при Владивостокском порте за 1904—1905 гг. Состав. Квашнин-Самарин.
68. Б. Денисов. *„Минная война у Владивостока* в 1904-1905 гг.“. „Морской Сборник“ № 10, 1935 г.
69. Н. Н. Кутейников. *„Из боевого опыта корабельного инженера под Порт-Артуром“*. СПБ, 1905 г.
70. *„Артиллерия и броня в русско-японскую войну“*. Перевод с немецкого из справочника „Nauticus“ за 1906 г. СПБ, 1912.
71. Н. Л. Кладо. *„Краткий обзор военного кораблестроения, машиностроения, морской артиллерии и броневого дела“* в справочнике „Военные флоты и морская справочная книжка“ за 1906 г.
72. Charles Ross. *„The Russo-Japanese War 1904—1905. Vol. I, Up to and including the battle of Liao Yang*. Mac Millan. London, 1912.
73. П. Ф. Унтербергер. *„Приамурский край 1906—1910 гг.“*, СПБ, 912 г.
74. Д. Позднеев. *„Материалы по истории Северной Японии“*, т. I, Иокохама, 1909 г.

АРХИВНЫЕ МАТЕРИАЛЫ:

1. Исторический журнал крейсера „Россия“ за 1904 г.
2. Дела морского архива ЛОЦИА (УЦГАЛ) №№ 26451, 108, 133, 18.
3. Из фонда комиссии по описанию действий флота на море в русско-японскую войну. Рукопись А. А. Щербатова (1910 г) *„Действия отряда владивостокских крейсеров 1904 г.“*

ПЕРЕЧЕНЬ СХЕМ

ОГЛАВЛЕНИЕ

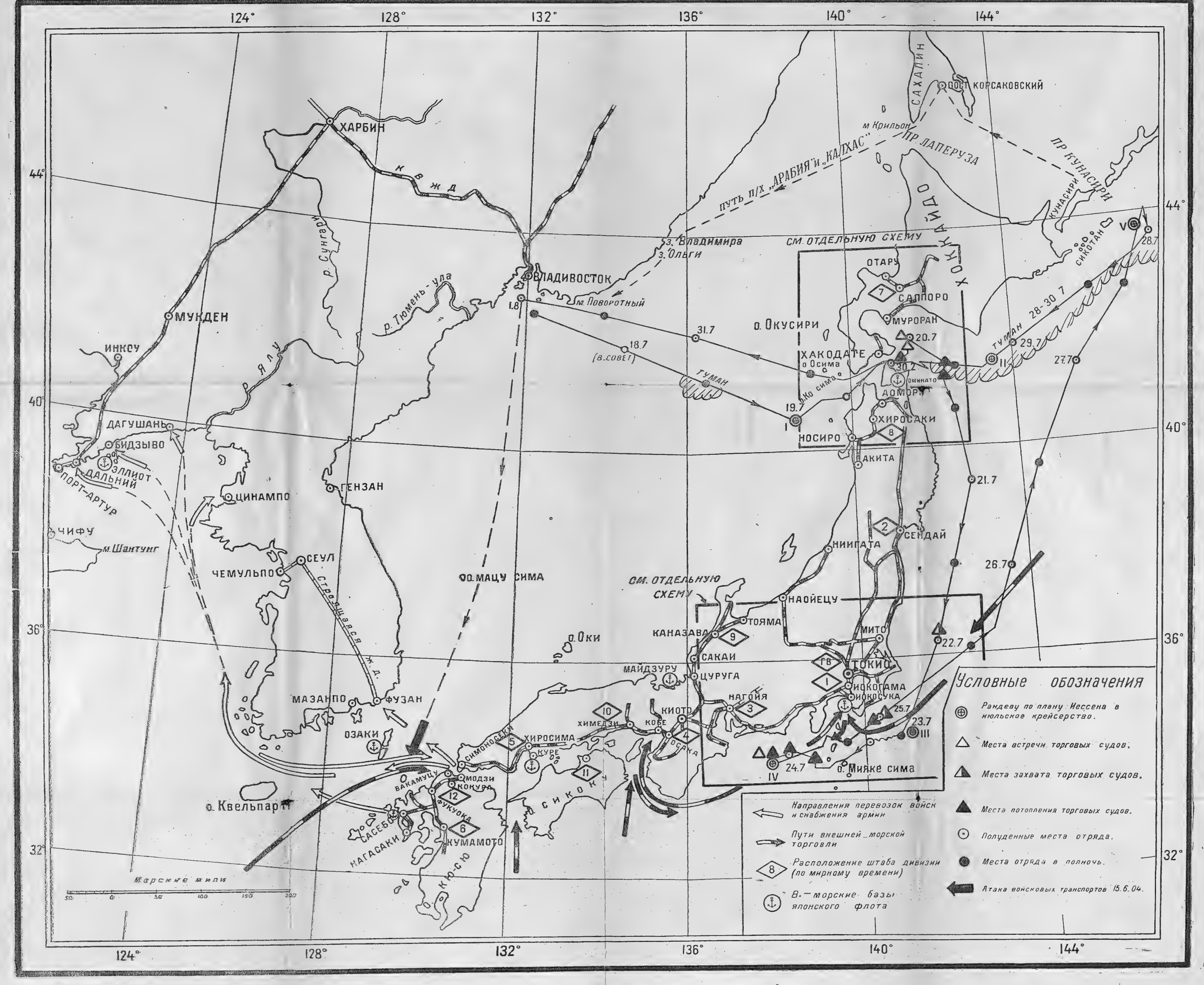


Схема 9. Крейсерство на океанских коммуникациях.

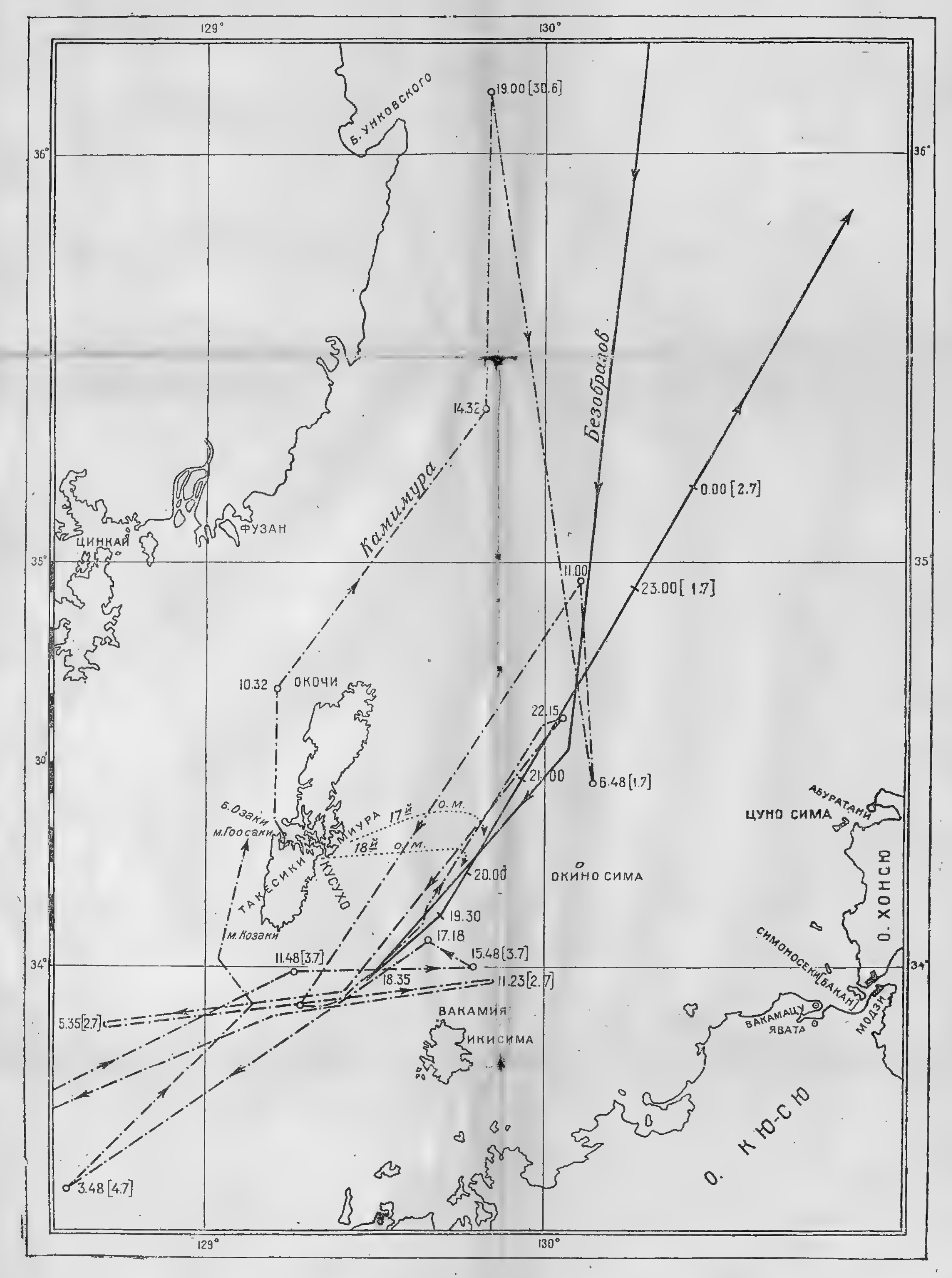


Схема 8. Встреча с эскадрой Камимуры. Атака японских миноносцев в ночь на 2 июля.

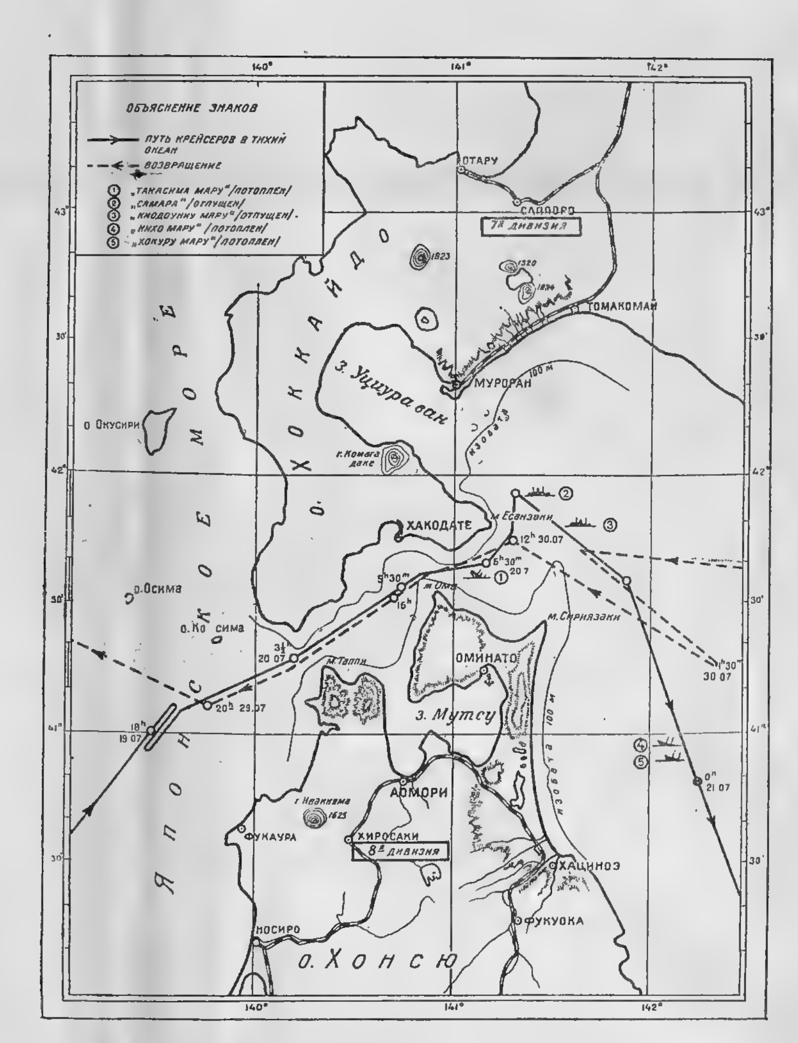


Схема 10. Прорыв через Цугарский пролив.

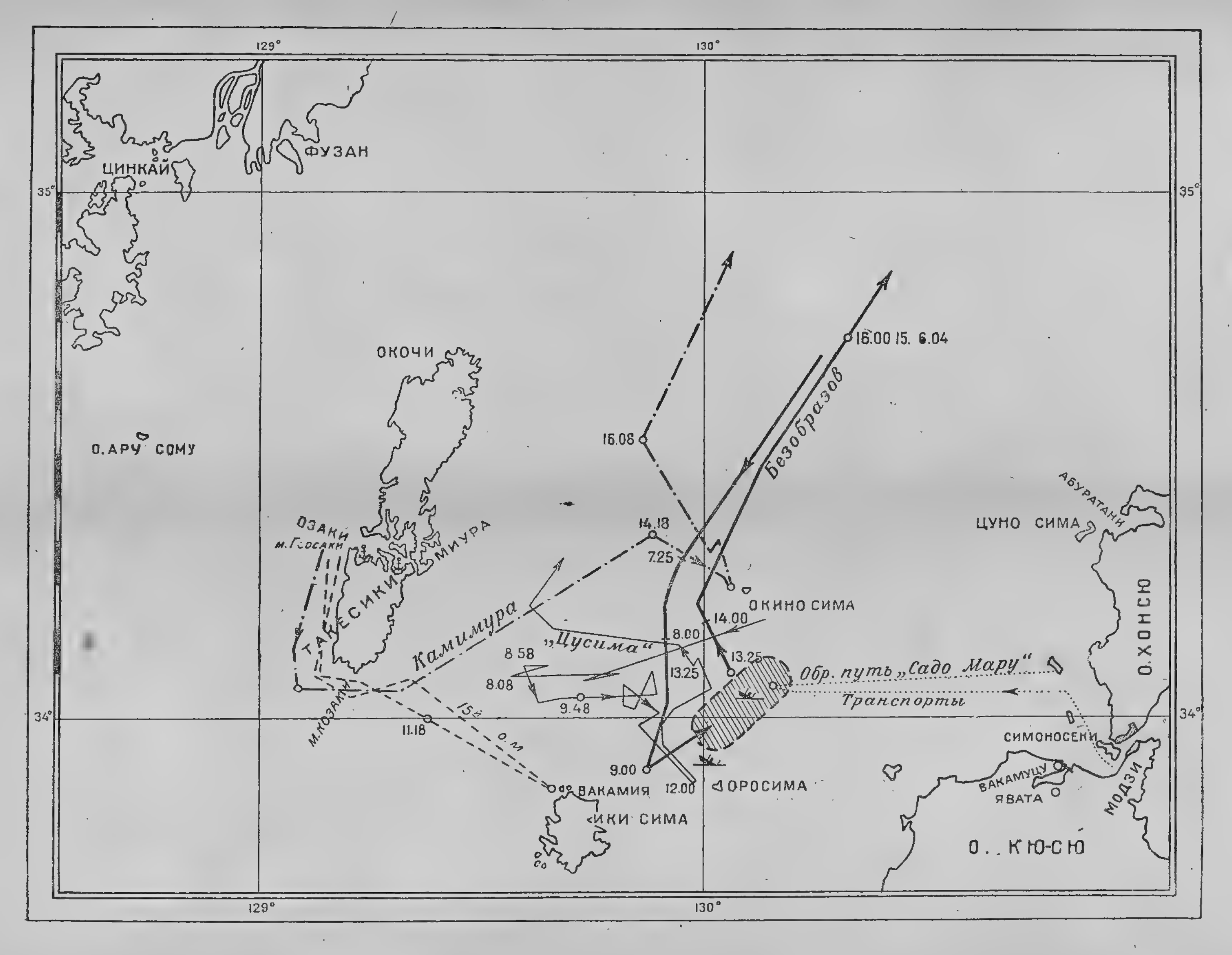


Схема 5. Атака японских войсковых транспортов в Цусимском проливе 15 июня 1904 г.

Схема 6. Симоносекский пролив.

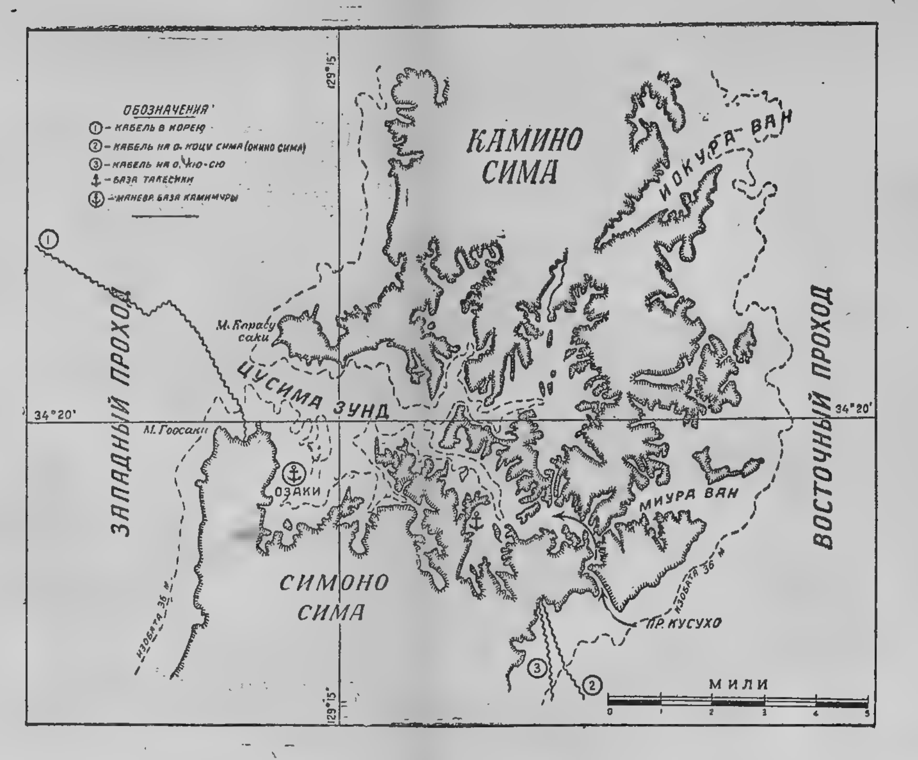


Схема 7. Пролив Цусима-Зунд — место базирования эскадры Камимуры.

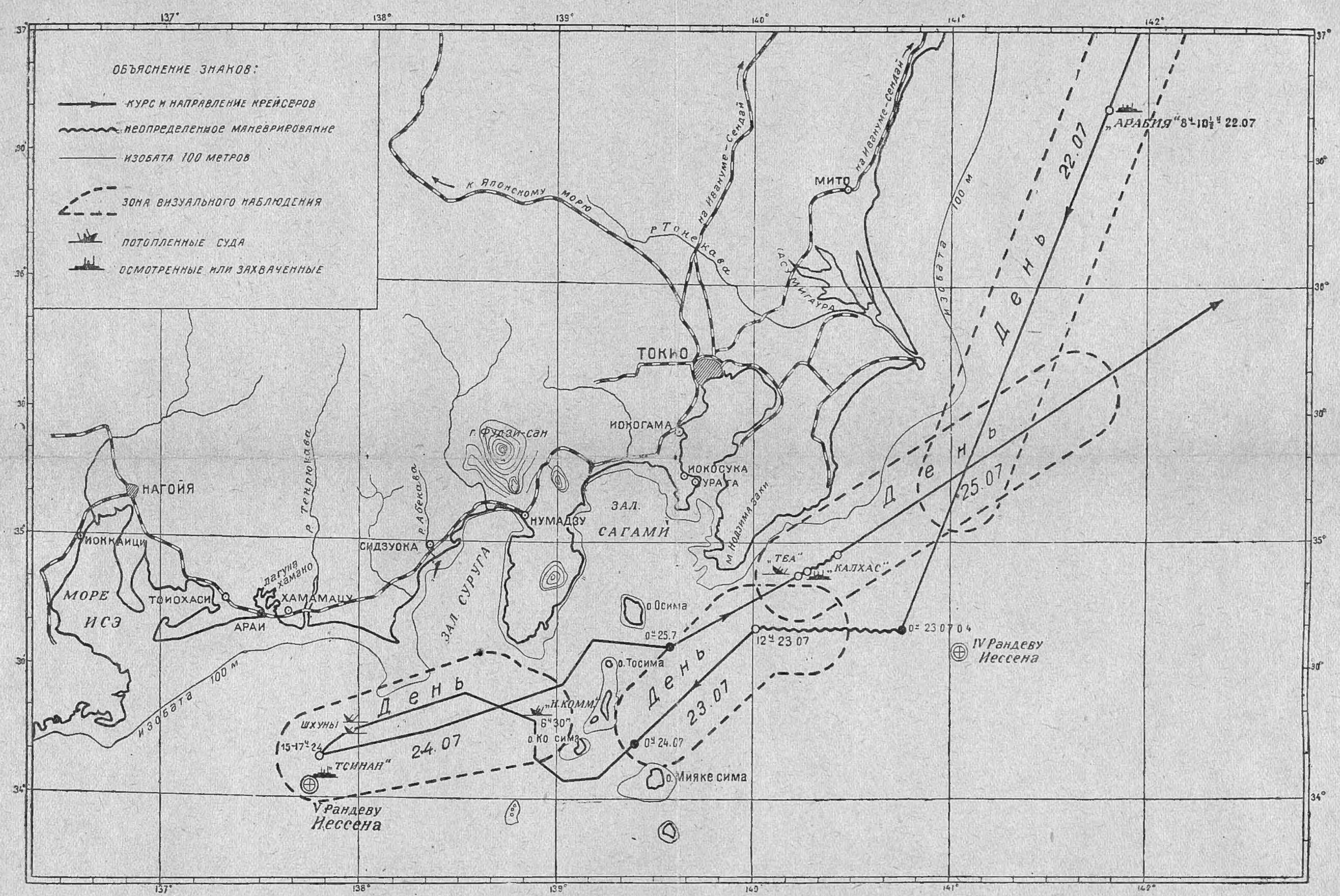


Схема 11. Крейсерство на океанских коммуникациях (конечный район крейсерства).

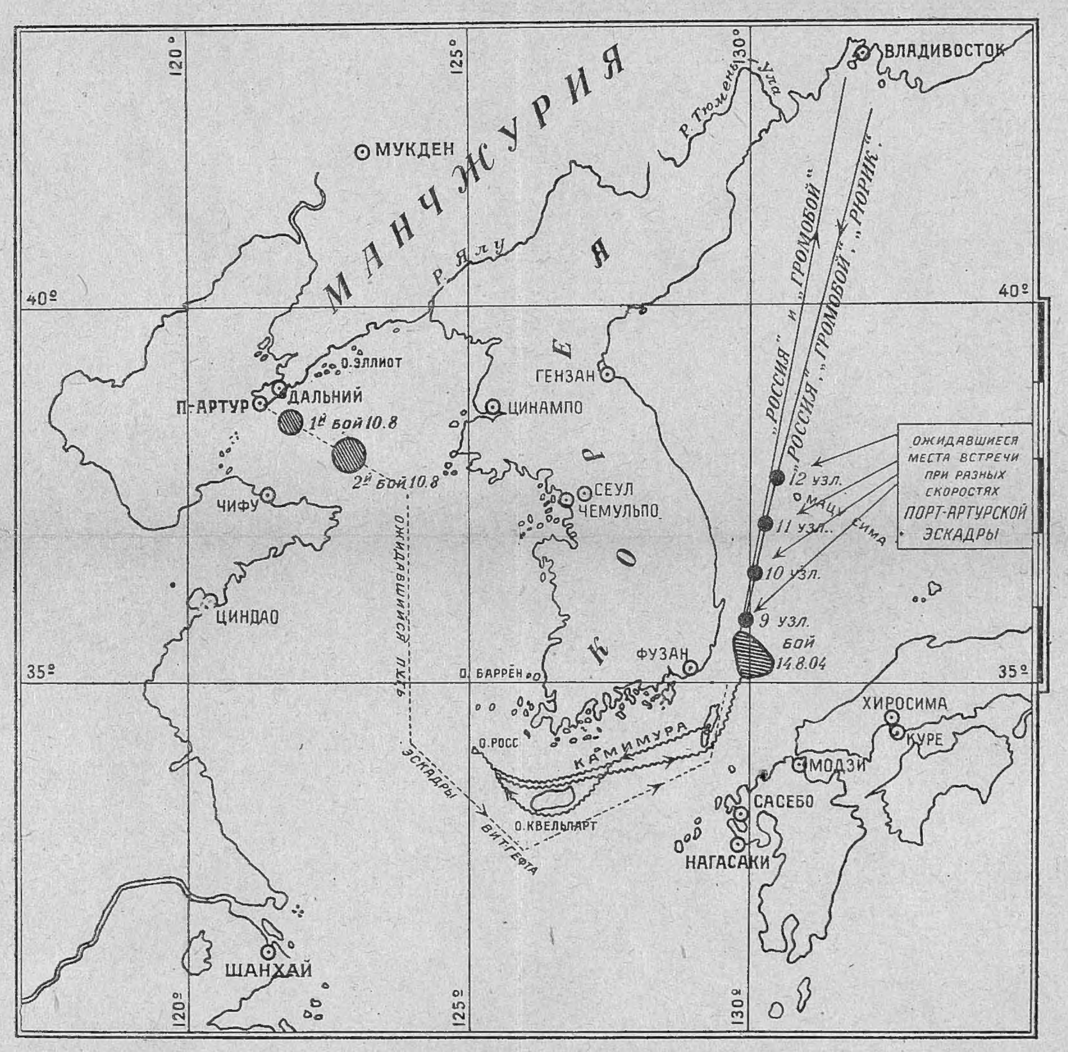
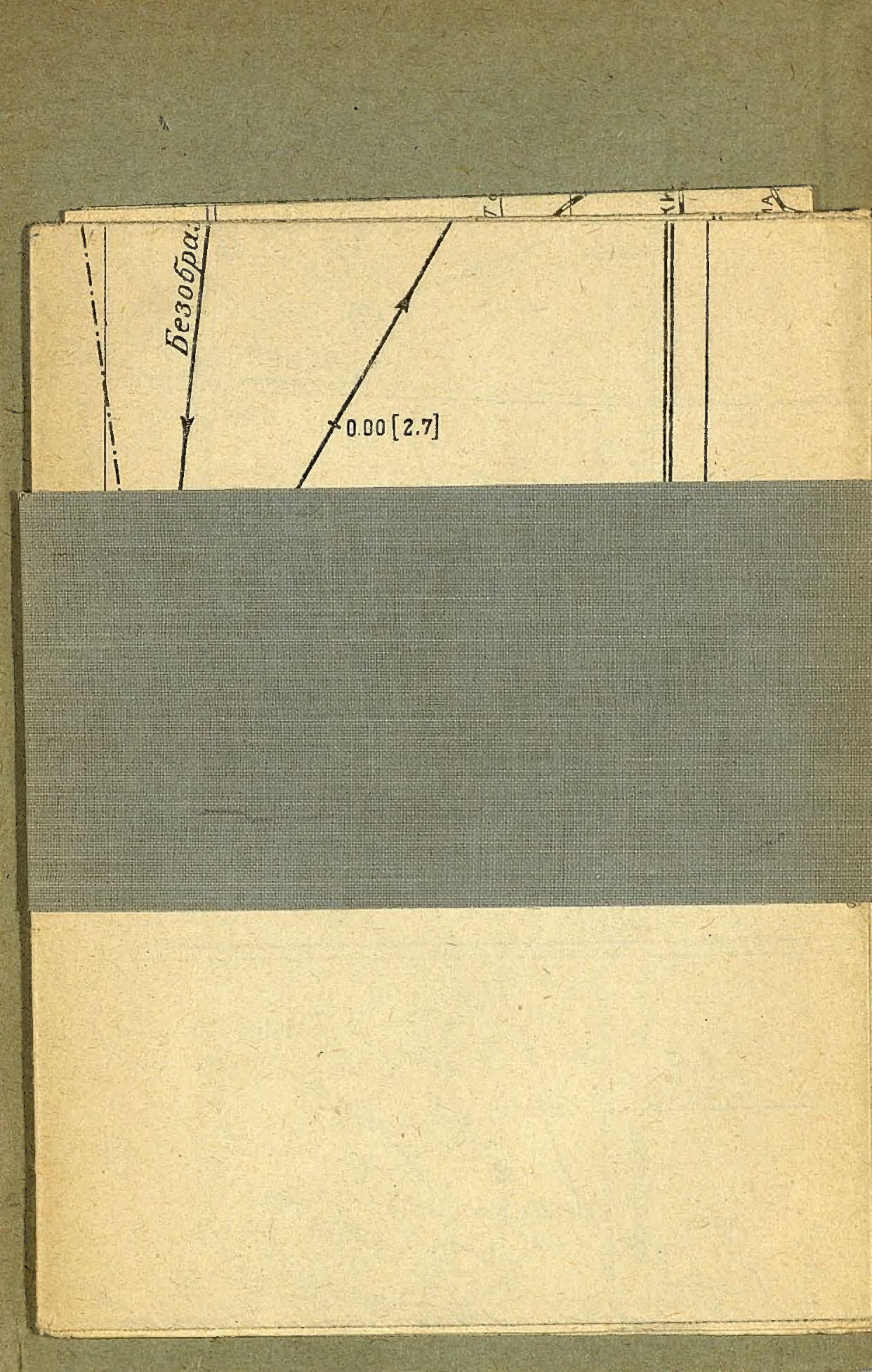
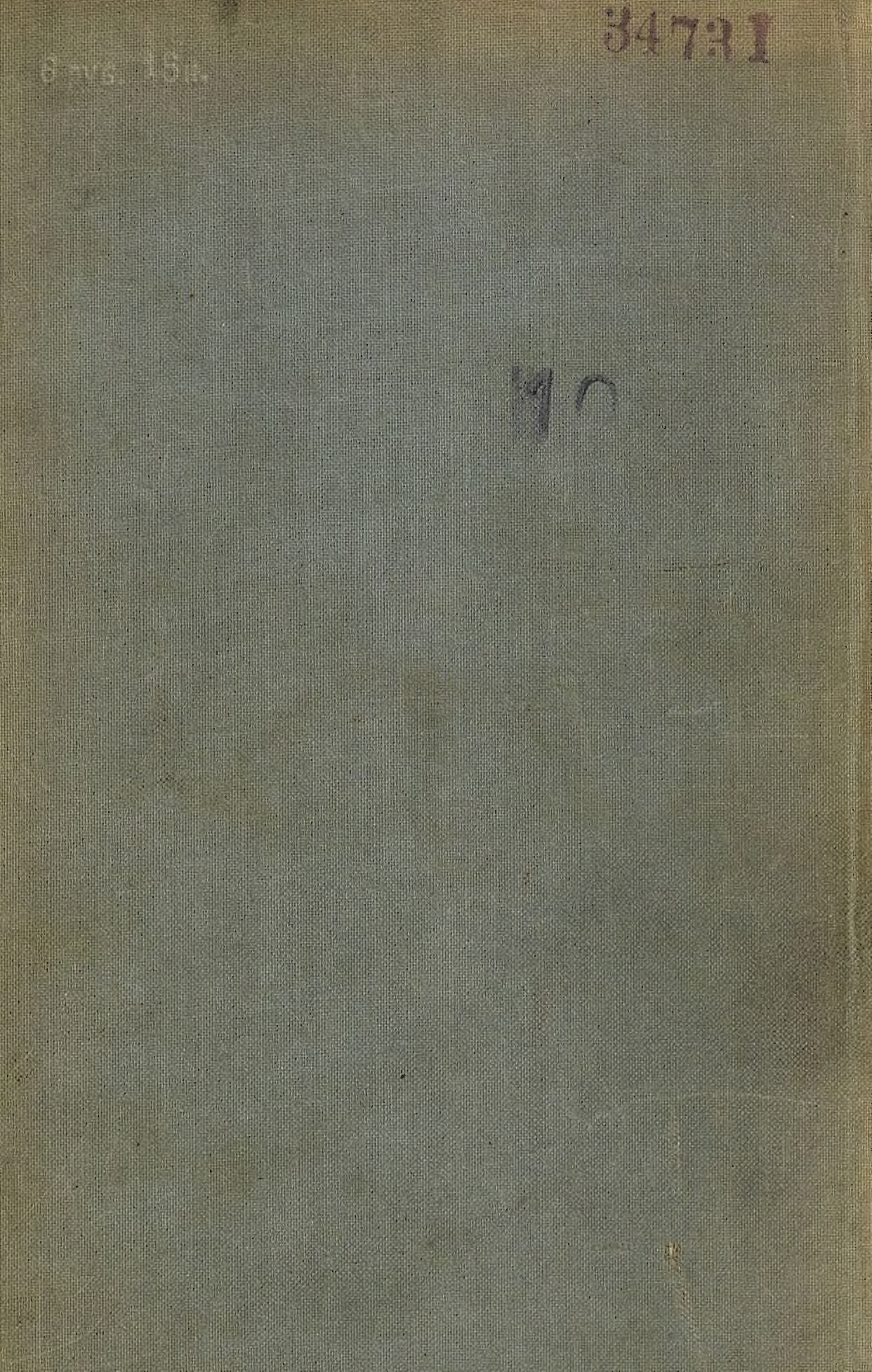


Схема 12. План встречи Артурской эскадры и марш-маневр перед боем 14 августа.


Безобра:
0.00 [2.7]


34731